

HÍBRIDOS: Volvo e Curitiba inovam mais uma vez com ônibus a diesel e eletricidade

VERSÁTEIS: Caminhões Volvo VM no combate a incêndios

EQUIPAMENTOS: EcoOperator faz treinamento virtual em máquinas Volvo



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2012 • ANO XXVII • Nº 126



Limpos, econômicos e mais rápidos

Teste comprova: caminhões Volvo Euro 5 consomem menos, andam mais e reduzem emissão de poluentes

TESTE: Caminhões Volvo Euro 5 são mais econômicos, andam mais e poluem menos

VERSÁTEIS: Caminhões Volvo VM no combate a incêndios

EQUIPAMENTOS: EcoOperator faz treinamento virtual em máquinas Volvo



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2012 • ANO XXVII • Nº 126

Pioneiros de novo

Volvo e Curitiba inovam mais uma vez com operação dos primeiros ônibus híbridos fabricados em série no Brasil



TESTE: Caminhões Volvo Euro 5 são mais econômicos, andam mais e poluem menos

VERSÁTEIS: Caminhões Volvo VM no combate a incêndios

HÍBRIDOS: Volvo e Curitiba inovam mais uma vez com ônibus a diesel e eletricidade



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2012 • ANO XXVII • Nº 126

Realidade virtual

Simulador EcoOperator treina operadores dos equipamentos Volvo para aumentar conhecimento e desempenho





AGORA O CORAÇÃO DO SEU BARCO VAI FAZER O SEU BATER MAIS FORTE.
Nova geração de motores V8 Volvo Penta. Potência e segurança na sua embarcação.



ÍNDICE

EDIÇÃO 126



8 Programa de Manutenção Ouro

Planejamento de custos e garantia de atendimento em todo o Brasil conquistam cada vez mais transportadores

12 Lançamento Volvo Penta

Novo motor V8-380 a gasolina da marca reúne tecnologia inovadora e preocupação ambiental.

4 EVOLUÇÃO Caminhões Volvo Euro 5 gastam menos e andam mais **10 PEÇAS GENUÍNAS** garantem a boa forma dos veículos Volvo **12 SEM SEGREDOS** Fáceis de dirigir, caminhões Volvo fazem sucesso em tradicional região agrícola da África do Sul **18 INOVAÇÃO** Curitiba começa a operar primeiros ônibus híbridos fabricados em série pela Volvo no Brasil **22 QUALIDADE** Manaus incorpora 332 novos ônibus Volvo em novo passo para implantar seu BRT **24 TECNOLOGIA** Volvo Bus Telematics traz pacote de soluções para monitorar frotas de ônibus **26 FORTES E FLEXÍVEIS** Conheça os segredos do projeto das longarinas Volvo **30 SIMULADOR** EcoOperator treina operadores dos equipamentos Volvo para ampliar conhecimento e desempenho **34 VERSATILIDADE** Caminhões Volvo VM atuam com eficiência no combate a incêndios **40 ENTREVISTA** Presidente da Volvo Financial Services aposta em consistência para crescer no Brasil **42 ENGAJADOS** Brasil tem cada vez mais equipes em competição mundial entre concessionárias Volvo **44 INSPIRAÇÃO** Inventor do rolamento, sueco ajudou o mundo a rodar mais suave **46 MEIO AMBIENTE** Cuidado da Volvo vem de longa data **48 EXPRESSO VOLVO**

EU RODO

Revista editada pela Volvo do Brasil Ltda. ♦ Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2600, CIC, Caixa Postal 7981, CEP 81.260-900, Curitiba, Paraná • Telefone 41 3317-8111 (PABX) • Fax 41 3317-8403 • www.volvo.com.br ♦ Gerente de Comunicação Corporativa: Solange Fusco ♦ Editor: Marco Greiffo ♦ Jornalista responsável: Flávio Arantes (MTB 4715) ♦ Coordenação editorial: Toda Editora ♦ Revisão: Silmara Vitta ♦ Diagramação e editoração eletrônica: SK Editora Ltda. e Tidningskompaniet ♦ Tratamento de imagem: Paulo Arazão ♦ Impressão: Gráfica e Editora Serzegrat ♦ Tiragem: 20.000 exemplares ♦ Filiada à Aberje.

Limpos e mais rentáveis

Testes práticos com caminhões Euro 5 e Euro 3 indicam que os novos modelos podem ser até 5% mais econômicos e ainda fazer viagens até 20% mais rápidas. E, claro, com redução de emissões de poluentes

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN





s caminhões Volvo da Linha F comprovam na prática que sua nova tecnologia vai além do atendimento às normas ambientais Proconve P7 / Euro 5 de emissões de poluentes. Eles cumprem as normas e “devolvem” ao transportador o valor adicional investido por veículo em

função do combustível especial e do aditivo Arla 32, entre outros valores agregados a partir da entrada em vigor da nova legislação de controle de emissões veiculares.

“Com motoristas bem treinados usando adequadamente os recursos do veículo, é possível não apenas obter economia de combustível, mas também aumentar o número de viagens por mês por causa do aumento dos torques dos novos motores, o que garante maior velocidade média”, revela o gerente de vendas de caminhões da Volvo, Álvaro Menoncin.

Para comprovar os ganhos com a nova tecnologia, o departamento de Engenharia de Vendas da Volvo fez testes práticos com veículos similares das duas tecnologias, Euro 5 e Euro 3. Dois caminhões com a mesma configuração foram submetidos a testes em uma das mais movimentadas rodovias do país, a BR 116, no trecho que liga São

Paulo a Curitiba, durante o primeiro semestre deste ano.

Vânio Albino, de Desenvolvimento de Competências da Volvo, atua como instrutor dos instrutores da rede de concessionárias e motoristas de transportadores. Ele foi responsável por conduzir um dos

caminhões durante os testes. “Os veículos foram configurados com especificações similares, com semirreboques e cargas praticamente idênticos. E rodaram simultaneamente, o que significa que passaram pelas mesmas condições de tráfego, tipo de pista e de clima durante a viagem”, explica Albino.

OS VEÍCULOS. Para o teste foram escolhidos veículos que constituem uma das configurações mais típicas comercializadas no mercado brasileiro, o bitrem graneleiro de sete eixos. Foram colocados lado a lado um FH 460 6x4 Euro 5 e um FH 440 6x4 Euro 3, ambos com tanques de diesel completos e, no caso do FH 460, também com tanque de Arla 32 cheio. Cada veículo tracionava um conjunto bitrem com carga que atende a demanda legal, ou 57 toneladas de PBTC (Peso Bruto Total Combinado).

“Apesar da pequena diferença de potência, que leva a pensar que o mais potente vai consumir mais combustível, os testes mostraram o contrário. A nova tecnologia e a força adicional do novo motor permitem transportar as mesmas toneladas com mais economia”,

comenta Álvaro Menoncin. Ele explica que o novo FH460 Euro 5 é o substituto natural para aplicações em que os frotistas usam o modelo equivalente Euro 3, o FH 440. “O frotista percebe isso claramente.”

“Ambos eram veículos equipados com transmissão eletrônica I-Shift, que hoje está presente em mais de 90% dos caminhões FH/FM vendidos pela Volvo no Brasil. Essa transmissão permite otimizar a condução do veículo, proporcionando trocas de marchas precisas nos momentos adequados, com a vantagem de poder operar tanto automaticamente como com intervenção do motorista, nos momentos em que isso for conveniente”, relata Vânio Albino.

Na BR 116, os veículos partiram de Curitiba e seguiram até o contorno logo após a cidade de Registro, voltando para o ponto de partida com a mesma carga transportada na perna de ida. “Rodamos 100% do tempo com carga, o que é importante para esse tipo de teste, em que é preferível mantê-los em condições de operação mais parecidas com as verificadas na prática quando usados em regime de aproveitamento máximo de sua capacidade”, explica Albino. Em outras palavras, significa que nas operações em que o veículo vai carregado e volta sem carga, a tendência será de resultado muito melhor em economia do que o apresentado no teste.

MAIS VIAGENS POR MÊS. Foram realizadas quatro baterias de testes com a dupla de caminhões, ou um total de 2.360 quilômetros percorridos. Aferições rigorosamente controladas indicaram que os novos caminhões Euro 5 apresentam economia de combustível de até 5% em relação aos veículos Euro 3, com aumento da velocidade média. “O aumento da velocidade média é possível graças à potência adicional e ao conjunto de inovações tecnológicas dos novos veículos. E agrega uma vantagem adicional ao transportador. Indica que ele poderá realizar mais viagens por mês com cada caminhão, aumentando sua capacidade de transporte por veículo e, lógico, sua receita”, destaca Álvaro Menoncin.

De acordo com Vânio Albino, “com os resultados obtidos, nossos cálculos indicam que o transportador terá resultados melhores por veículo, mesmo considerando todos os custos adicionais envolvidos (combustível S50, aditivo Arla 32, etc.). A economia obtida permite repor o valor gasto com todos esses acréscimos e ainda proporcionar maior rentabilidade ao transportador”, afirma.

“O projeto desses novos caminhões Euro 5 também priorizou o motorista, pois ele é o elemento chave para obter o melhor proveito de todo o aparato tecnológico, e as demandas do transportador”, declara Álvaro Menoncin. “Com uma ampla e completa cabine em termos de conforto e segurança, o motorista trabalha em condições ideais, o que permite obter o melhor resultado”, resume. “E o ganho de 20% no tempo de viagem será mais um benefício para o motorista.”

“As vantagens não se resumem à economia de combustível, comprovada pelos testes. Os benefícios são múltiplos, pois há, obviamente, a redução de emissões de poluentes com a redução do tempo de viagem” enfatiza Menoncin.



Vânio Albino, instrutor técnico da Volvo: tecnologia aprimorada e treinamento de motoristas fazem a diferença no desempenho dos novos caminhões Volvo Euro 5

AS DIFERENÇAS

Potência:



Euro 3:
440 cv
EURO 5:
460 cv

Redução tempo
de viagem:

Euro 5:
20 %



Economia:
Euro 5:
5 %



6 > MOTORISTAS TREINADOS, MELHORES RESULTADOS. “Motoristas treinados terão respostas mais rápidas em melhoria do rendimento. Nos treinamentos eles recebem informações sobre como aproveitar da melhor forma as indicações de ponto de consumo ideal no manômetro do turbo e, com isso, obter melhor resultado ao longo da viagem”, observa Vânio Albino. Os treinamentos contemplam não apenas técnicas de condução, mas também noções sobre toda a tecnologia, como a parte eletroeletrônica e sua interação com a parte mecânica, segundo Albino, que atua como instrutor nas concessionárias e transportadores. “Com melhor conhecimento sobre uso de recursos como freio motor e também sobre a tecnologia Euro 5 e o Arla 32, por

exemplo, o motorista consegue tirar o máximo proveito dos recursos de elevada tecnologia do veículo”, comenta.

Esses treinamentos também contemplam detalhes como melhores práticas em manobras, amarração e ajuste de carga, entre outros. “São aspectos que a maior parte dos motoristas experientes já conhece, mas que sempre agregam alguma informação nova e proveitosa ao serem repassados. Um bom exemplo são os casos em que durante as manobras no pátio da empresa ou de coleta ou entrega de carga, perde-se o tempo economizado

“ APESAR DA PEQUENA DIFERENÇA DE POTÊNCIA QUE LEVA A PENSAR QUE O MAIS POTENTE VAI CONSUMIR MAIS COMBUSTÍVEL, OS TESTES MOSTRARAM O CONTRÁRIO. A NOVA TECNOLOGIA E A FORÇA ADICIONAL DO NOVO MOTOR PERMITEM TRANSPORTAR AS MESMAS TONELADAS COM MAIS ECONOMIA

ÁLVARO MENONCIN,
GERENTE DE ENGENHARIA DE VENDAS CAMINHÕES VOLVO



na estrada. “Não são muito raras as situações em que as manobras podem gerar desgaste excessivo e irregular de pneus e também alterar a performance de consumo do veículo”, revela. “Um motorista bem treinado sabe como proceder para evitar que isso aconteça, planejando melhor suas chegadas, partidas e manobrando o veículo com mais eficácia.”

“A Volvo tem um centro de entregas em sua fábrica, na Cidade Industrial de Curitiba, onde se realizam entregas técnicas que incluem a apresentação dos produtos e

seus atributos, e treinamento para os motoristas que lá vão retirar os veículos. A rede de concessionárias tem uma equipe de instrutores treinados na fábrica, apta a complementar e aprimorar esses treinamentos, estando disponível para os clientes em todo o Brasil”, ressalta Vânio Albino.

“O excelente resultado obtido nos testes é possível devido ao elevado desenvolvimento tecnológico dos caminhões Volvo, com a melhor eletrônica embarcada, conectando os principais conjuntos, tornando-os mais seguros, disponíveis e rentáveis. Toda essa tecnologia, associada ao motorista bem treinado, reduz os custos operacionais e aumenta a rentabilidade da frota”, resume Álvaro Menoncin. ■



Vale ouro

Programas de Manutenção garantem tranquilidade e mais lucro para os proprietários dos veículos Volvo

8

TEXTO ADRIANA ENDRES

FOTOS ITO CORNELSEN

A equipe de motoristas da Golden Cargo, empresa especializada em soluções logísticas para o agronegócio, está acostumada a viajar o Brasil inteiro para levar os produtos agroquímicos (defensivos) para as principais regiões do país. O transporte desse tipo de carga, com prazos rígidos de entrega, exige a garantia de que o caminhão – principal equipamento de trabalho – tenha uma manutenção preventiva que evite sustos na estrada. Foi pensando nisso que a empresa optou pelo Programa de Manutenção Ouro para os 74 caminhões Volvo da sua frota. “Desde que adquirimos os caminhões FH, há dois anos, fizemos questão de já tirá-los da concessionária com a cobertura do Programa Ouro, que usamos para toda a frota”, conta o diretor-geral da empresa, Oswaldo Castro Júnior.

Com sede em Barueri (SP), a empresa é, dentro do seu segmento, a que tem maior cobertura. Está em 22



Golden Cargo: planejamento dos custos de manutenção e garantia de atendimento em todo país atraem transportadores para os Programas de Manutenção Ouro



estados. “E a nossa meta é chegar em breve a todo o país, por isso foi fundamental a decisão pelo Programa Ouro, que garante o atendimento em qualquer concessionária Volvo do Brasil”, ressalta Castro Júnior. Ele lembra que, como os caminhões trabalham com prazos muito precisos para entrega dos agroquímicos e têm uso severo, percorrendo todos os tipos de estradas, o plano de manutenção da Volvo é fundamental. “Não podemos correr o risco de o caminhão parar. Já fomos atendidos pela Volvo em diversas situações, sempre com sucesso”, afirma. “É um produto diferenciado, com um serviço diferenciado.”

A possibilidade de um planejamento dos custos mensais com manutenção do veículo, aliada à garantia de atendimento em qualquer uma das 84 concessionárias Volvo distribuídas por todo o país fazem com que, cada vez mais, os transportadores optem por só começar a rodar o caminhão após a aquisição dos Programas de Manutenção, em especial, o Ouro. “Hoje, mais de 30% dos nossos clientes optam pelo Ouro e essa porcentagem vem crescendo mais de 20% ao ano”, conta o diretor de pós-vendas do Grupo Auto Sueco, Augusto Ramos. A concessionária tem sede em São Paulo e mais seis filiais (Porto Ferreira, Campinas, Caçapava, Guarulhos, Santos e ABC). Todas elas atendem os seus clientes do Programa Ouro, como é o caso da Golden Cargo, e também caminhões de empresas que fecharam seus pacotes de manutenção em concessionárias de outros grupos. “A Volvo é a única empresa que oferece essa facilidade para o cliente, que tem certeza de que, em todas as concessionárias, será atendido com o padrão de qualidade exigido pela fábrica, tanto de equipamentos quanto dos profissionais”, diz Ramos.

PLANEJAMENTO. Outra importante vantagem para o

frotista que opta pelo Programa de Manutenção Volvo é a possibilidade do planejamento dos custos mensais com manutenção dos veículos. “O empresário transforma custos variáveis em custos fixos, sem surpresas durante a vida útil do veículo”, explica o gerente de pós-venda da Volvo do Brasil, Reinaldo Serafim. Com isso, a opção pelo Programa de Manutenção acaba sendo um importante elo entre a Volvo e seus clientes. “Atuamos em parceria, o cliente cuidando do seu negócio e a Volvo do seu caminhão, ou da sua frota, para que os negócios andem bem”, complementa.

A Volvo do Brasil oferece há 15 anos os Programas de Manutenção. Nesse período, já foram comercializados mais de 50 mil contratos. Hoje são mais de 19 mil contratos. Destes, cerca de 15% são Ouro.

PROGRAMA OURO. O frotista que opta pelo Programa de Manutenção Ouro para seus veículos recebe, na concessionária, um cálculo detalhado do custo do km/rodado para a sua necessidade. “Não há uma tabela fixa de preços, cada plano é feito de acordo com a necessidade do cliente”, explica Celso Castro, gerente de vendas de peças Volvo. São levados em conta fatores como tipo dos veículos, tipo de transporte, fator de carga, topografia, rota e, então, definido o melhor plano, para que não haja surpresas nos custos de manutenção.

Com o Ouro, o frotista tem direito à manutenção preventiva completa, revisões básicas e anuais, manutenção corretiva completa (peças e mão de obra), certificado de manutenção, treinamento do motorista, atendimento Voar e cobertura nacional. Todos os itens de desgaste do caminhão são cobertos pelo plano (motor, elétrica, incluindo baterias e lâmpadas, transmissão, freios, quadro, molas e amortecedores, suspensão, direção e 5ª roda). ■



100% VOLVO

O melhor jeito de ficar em forma

Assim como o corpo humano, o caminhão é uma máquina complexa. E a melhor maneira de manter essa máquina em boa forma é optar sempre por Peças Genuínas Volvo

TEXTO DAVID WILES

FILTRO DE ÓLEO

Cada peça móvel do motor precisa de óleo limpo para a devida lubrificação e uma longa vida operacional. O filtro de óleo remove contaminantes e protege o motor contra o desgaste, mas com o tempo ele pode entupir. O intervalo de substituição depende de onde e como o caminhão é usado – podendo ocorrer até dez vezes por ano, nas aplicações mais rígidas. Os filtros de óleo genuínos Volvo foram desenvolvidos para funcionar em harmonia com o sistema de lubrificação do seu caminhão, proporcionando a maior vida útil possível ao motor.



LÂMINAS DOS LIMPADORES DE PARA-BRISA

As lâminas dos limpadores de para-brisa não custam caro, mas são cruciais para a segurança nas estradas. As lâminas dos limpadores de para-brisa genuínas Volvo limpam o vidro da maneira mais eficiente possível. As lâminas e os braços de limpeza funcionam em conjunto com o esguicho d'água e a força da mola no braço e na lâmina do limpador é cuidadosamente balanceada para ter o desempenho ideal. Essa combinação minimiza o desgaste natural desses componentes.



INJETORES

O injetor de combustível é uma válvula com controle eletrônico que injeta combustível atomizado no motor. Ele é capaz de abrir e fechar várias vezes por segundo ao trabalhar sob alta pressão, o que o expõe à fricção. Com o tempo, o aço do qual o injetor é feito fica danificado e a peça precisa de substituição para que o consumo de combustível se mantenha otimizado. As exigências sobre a precisão e a qualidade deste componente são rigorosas, e os injetores da Volvo foram desenvolvidos especificamente para os caminhões da marca.



PASTILHAS DE FREIO

As pastilhas de freio são alguns dos componentes mais importantes para a segurança do caminhão, suportando tensões mecânica e térmica elevadas. Feitas com uma mistura de mais de 20 materiais, elas devem criar a fricção necessária para parar o veículo sem desgastar o disco de freio. As pastilhas da Volvo foram desenvolvidas para funcionar em conjunto com os discos, obedecendo aos rigorosos padrões que fazem da Volvo uma referência em segurança.



EMBREAGEM

A embreagem do caminhão controla a mudança de marchas de forma eficaz ao permitir a mudança suave da transmissão de velocidades do motor para a caixa de câmbio. Isso gera desgaste e requer trocas periódicas deste componente. As embreagens genuínas Volvo são parte importante no trem de força do caminhão e foram otimizadas para o motor, caixa de câmbio e os eixos traseiros do caminhão Volvo.



FILTRO DE COMBUSTÍVEL

Filtros de combustível removem sujeira, ferrugem e água do diesel, protegendo o motor e evitando que os sistemas de injeção fiquem entupidos com partículas minúsculas. No entanto, com o tempo – dependendo da pureza do combustível e do ambiente de uso do caminhão, entre outros fatores –, os filtros ficam saturados de material e precisam ser trocados. Os filtros de combustível da Volvo são peças de alta qualidade, que proporcionam o equilíbrio ideal entre o desempenho do filtro e o tempo de vida do componente.





FMX



Bons para dirigir

Os caminhões Volvo provaram ser ideais para transportar a produção da fazenda Langplaas Boerdery, tradicional produtor agrícola de Brits, região agrícola da África do Sul. Econômicos e seguros, também são preferidos por serem fáceis de dirigir

TEXTO NIC TOWNSEND
FOTOS BRETT ELOFF



A Langplaas Boerdery é uma grande produtora de abóboras-cheirosas, alimento que é a base da cozinha sul-africana

Uma cenoura recém-colhida da terra nem se compara à comprada no mercado. Crocante, suculenta e saborosa, não tem como ser mais fresquinha. Gert van Rensburg segura com orgulho um maço de cenouras de cor brilhante e, depois de retirar toda a terra, entrega-as aos convidados, que as saboreiam em seu melhor momento.

Langplaas Boerdery está localizada próximo à cidade de Brits, a cerca de uma hora de carro de Johannesburgo. A área fica ao norte da cadeia de montanhas Magaliesberg e é bem irrigada pela represa de Hartbeespoort, que fica ao lado e torna a região ideal para agricultura.

Foi aqui, há sessenta anos, que o pai de Gert, Pieter van Rensburg, fundou a fazenda Langplaas Boerdery. Naquela época, a agricultura era a principal atividade da região, depois superada pela mineração. A economia local está aquecida e, junto com a vizinha Rustenburg, a região de Brits é uma das maiores produtoras de platina do mundo.

Ainda assim, a agricultura continua a prosperar e a Langplaas Boerdery agora abrange cerca de 800 hectares, produzindo frutas e vegetais o ano todo. Eles contam com 400 funcionários, que ajudam a coletar e transportar a produção para mercados de Johannesburgo e Pretória.

Muitas coisas mudaram nesses sessenta anos, mas algumas continuam as mesmas. Langplaas Boerdery ainda pertence a van Rensburg. Agora com 84 anos, somente no ano passado Pieter começou a diminuir o ritmo, segundo Peet, seu neto. Até essa época, ele continuava trabalhando com

tanto afino e agilidade quanto no dia em que começou o trabalho na fazenda, na década de 1940.

COM TRÊS GERAÇÕES DE EXPERIÊNCIA, a família Rensburg sabe quase tudo sobre a lavoura. Eles sabem o que precisa ser plantado e quando. Quais nutrientes uma safra deixa no solo após a colheita e qual safra pode utilizar melhor esses nutrientes. Ao combinar conhecimento e experiência com equipamentos modernos, eles aproveitam ao máximo cada centímetro de terra.

Os caminhões têm um papel importante na fazenda, pois trabalham na operação dentro da propriedade e também no transporte dos produtos para os mercados. Depois de enfrentar problemas nos freios dos caminhões, em 2005, Gert decidiu experimentar um Volvo, convencido de que a marca tem os veículos mais seguros. Mas logo descobriu outros benefícios: “O consumo de combustível é baixo, os bancos são confortáveis e eles usam os melhores pneus do mercado”, afirma Gert, que continua usando os caminhões Volvo.

ATUALMENTE A LANGPLAAS BOERDERY tem seis caminhões da Volvo: dois FMXs, um FH, um FE e dois FMs.



A man with grey hair, wearing a short-sleeved orange and white plaid shirt and grey trousers, stands in a field of green carrot plants. He is holding a large bunch of freshly harvested orange carrots with green tops. The background shows a vast green field under a clear blue sky, with distant hills on the horizon.

Gert van Rensburg colhe cenouras frescas de sua terra, que se estende por mais de 800 hectares

“ COM A CARÊNCIA DE BONS MOTORISTAS, O FATO DE OS CAMINHÕES VOLVO SEREM MAIS FÁCEIS DE OPERAR AJUDA BASTANTE

GERT VAN RENSBURG, FAZENDEIRO



Depois de carregar seu Volvo FMX com abóboras, o motorista Petrus Motlou as levará para outra unidade da Langplaas, onde serão embaladas

PRESENÇA VOLVO NA ÁFRICA

A Volvo atua na África do Sul desde 1994, quando os veículos da marca começaram a ser comercializados por um importador independente. Em 2000, a Volvo Trucks assumiu a operação e hoje conta com 13 concessionárias no país, além de uma sede em Johannesburg e uma fábrica em Durban. Além do mercado sul-africano, a Volvo Southern Africa também é responsável por vários mercados do continente africano, inclusive Botsuana, Namíbia, Moçambique, Zâmbia, Zimbábue, Tanzânia, Quênia e República Democrática do Congo.



STAR FOR LIFE

Desde 2008, a Volvo também apoia o programa Star for Life, que apresenta programas de prevenção de HIV/Aids em escolas do ensino médio na África do Sul. A Volvo começou com oito escolas em Durban e, em 2011, expandiu o programa para outras oito em Johannesburg.

SKILLS FOR LIFE

Em 2010, a Volvo Southern Africa comprometeu-se também com a Skills for Life, na qual formandos das escolas Star for Life podem se inscrever em estágios no Volvo Truck Center em Pinetown, oeste de Durban. Até agora, foram admitidos nove estagiários.





Apesar de ser projetado para canteiros de obras, o Volvo FMX também é perfeito para levar cargas pesadas pelas estradas internas da fazenda da Langplaas Boerdery



Na área de embalagem da Langplaas Boerdery, a colheita é descarregada, reacomodada em caixas e colocada de volta nos caminhões para transporte até o destino final



Em função da proximidade com a represa de Hartbeespoort, a região de Brits tem boa irrigação e é ideal para agricultura

› “Os caminhões são excelentes, e temos uma boa relação com a marca”, diz Gert. “Os mecânicos são muito bons. Muitas vezes, encontram problemas pequenos logo de cara – o que evita problemas maiores depois. Quando chega a hora de trocarmos os veículos, eles também fazem um bom preço nos nossos caminhões usados.”

Gert e seu filho Peet nos levam para conhecer a Langplaas Boerdery e ver os caminhões da Volvo em ação. Hoje é a vez da abóbora-cheirosa, que está sendo colhida e embalada em sacos antes de ser colocada na caçamba do Volvo FMX.

Apesar de projetado para uso em minas e canteiros de obras, o Volvo FMX também provou ser ideal para transportar a colheita em terrenos acidentados

nas estradas internas da fazenda. “Com o caminhão da Volvo, tudo é automático, o que facilita muito o ato de dirigir”, explica Gert. “Eu, pessoalmente, gosto de trocar marchas ao dirigir, mas como temos carência de bons motoristas, o fato de os caminhões Volvo serem mais fáceis de operar ajuda bastante.”

QUANDO A CAÇAMBA DO FMX FICA REPLETA, as abóboras são levadas à unidade de embalagem da fazenda, onde são descarregadas e colocadas em caixas. As caixas são colocadas em outro FMX, que tem um reboque. Pouco depois, o motorista Petrus Motlou sai da Langplaas Boerdery e as abóboras seguem até o destino final. Elas serão vendidas nos mercados de Johannesburg e, claro, usadas em diversas refeições: desde cozidas, na sopa de abóbora, até grelhadas, nos típicos churrascos sulafricanos (braais). ■

O futuro já é um sucesso de vendas



O transporte urbano de passageiros de Curitiba (PR) inova mais uma vez ao iniciar operação regular dos primeiros ônibus híbridos produzidos em série no país, da marca Volvo. Outras cidades do mundo também já confirmaram a preferência por essa solução



Volvo híbrido
em Curitiba:
a melhor
solução mundial

Mantendo a tradição de pioneirismo em ideias para a cidade de Curitiba, a Volvo do Brasil e os empresários de transporte da capital do Paraná saem na frente mais uma vez. A cidade é a primeira a colocar em operação regular, em suas ruas, ônibus híbridos fabricados no país.

“A Volvo é a primeira indústria a produzir ônibus híbridos em série no Brasil, e Curitiba é a primeira cidade a contar com essa moderna tecnologia que reduz drasticamente o nível de emissões de poluentes e proporciona diversos outros benefícios para usuários e operadores”, destaca Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

Além da unidade fabril de Curitiba, no Paraná, as operações da Volvo na Índia e no México disputavam a planta de híbridos, mas a operação brasileira é a primeira a fabricar fora da Europa. Lá, os híbridos Volvo são produzidos por duas plantas – a de Boros, a 80 quilômetros de Gotemburgo, na Suécia, e a de Wroclaw, na Polônia.

A decisão de produzir os veículos em Curitiba foi anunciada pelo então presidente mundial da Volvo Bus, Håkan Karlsson, ao prefeito de Curitiba, Luciano Ducci, que esteve em Gotemburgo, sede mundial do Grupo Volvo, em junho do ano passado. “Estamos muito contentes e orgulhosos de trazer para o Brasil a produção desse veículo. Temos capacidade industrial, científica e intelectual para produzir híbridos e um grande mercado potencial”, afirma o presidente da Volvo Bus Latin America.

Boa parte do desenvolvimento do novo produto foi feita aqui. Isso porque é preciso compartilhar a tecnologia híbrida com os encarregadores. No Brasil, a Volvo produz somente o chassi do ônibus. O encarroçamento é feito por outras empresas especializadas.

TESTES PRÁTICOS. Euclides Castro, gerente de vendas de ônibus urbanos da Volvo Bus Latin America, lembra que pesou muito na decisão a grande aceitação que o ônibus híbrido teve no país no ano passado, quando a Volvo fez uma extensa programação de testes com ônibus híbridos da marca em três capitais – Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro. “Muita gente ficou interessada”, diz o executivo. Os ônibus híbridos importados da Suécia continuam sendo testados em outras cidades brasileiras com absoluto sucesso.

Também colaborou para a escolha da fábrica local o grande potencial de vendas de chassis desse tipo para os sistemas organizados de transporte coletivo urbano, os chamados BRTs (Bus Rapid Transit, na sigla em inglês), como o da capital paranaense. “Somos líderes em BRTs e temos certeza que o sistema continuará em expansão, justamente por conta de suas vantagens: maior capacidade de transporte, menos emissões de poluentes e mais conforto para os passageiros”, observa Euclides. Ele aposta também que a Copa do Mundo e as Olimpíadas no Brasil demandarão a aquisição de veículos mais limpos e ambientalmente corretos.

“Essa é a melhor solução híbrida em transporte urbano de passageiros já desenvolvida pela indústria automotiva mundial”, enfatiza Euclides. A tecnologia da Volvo Bus é revolucionária. Permite uma economia de

TECNOLOGIA LIMPA

■ Economia de combustível de até **35 %**



■ Redução de emissão de poluentes entre **80% e 90%** em comparação com Euro 3

■ Redução na emissão de ruídos



➤ combustível (diesel) de até 35% e ainda reduz as emissões de gases poluentes entre 80% e 90% em comparação com os motores Euro 3. Além disso, traz outro grande benefício: o ônibus da Volvo emite muito menos ruído que os veículos convencionais.

O PRIMEIRO BRASILEIRO, NA RIO +20. Um ano depois do anúncio feito na Suécia, o presidente da Volvo Bus Américas, Stefan Tilk, participou de cerimônia com a presença do prefeito de Curitiba, Luciano Ducci, na Rio+20 (Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável), em que foi apresentado o ônibus híbrido da marca já produzido no Brasil. A unidade exposta no evento era a primeira do lote de 60 adquiridas por operadores de Curitiba, reconhecida mundialmente pelo pioneirismo de seu sistema organizado de transporte coletivo urbano.

Os 30 primeiros híbridos começaram a entrar em operação a partir de setembro. Trafegam nas linhas convencionais bairro a bairro e na linha Interbairros, ligando terminais e bairros sem passar pela região central da cidade. "Eles são ideais para esse tipo de operação porque aproveitam o anda e para do trânsito para converter em eletricidade a energia das freadas, que antes era dissipada e acabava não sendo aproveitada por veículos convencionais", explica Euclides Castro.

"Estamos muito otimistas com esse revolucionário veículo. É o ônibus do futuro, ideal para fazer a transição dos sistemas atuais para os veículos totalmente elétricos que deverão ser a solução para o transporte urbano de passageiro no futuro", ressalta.

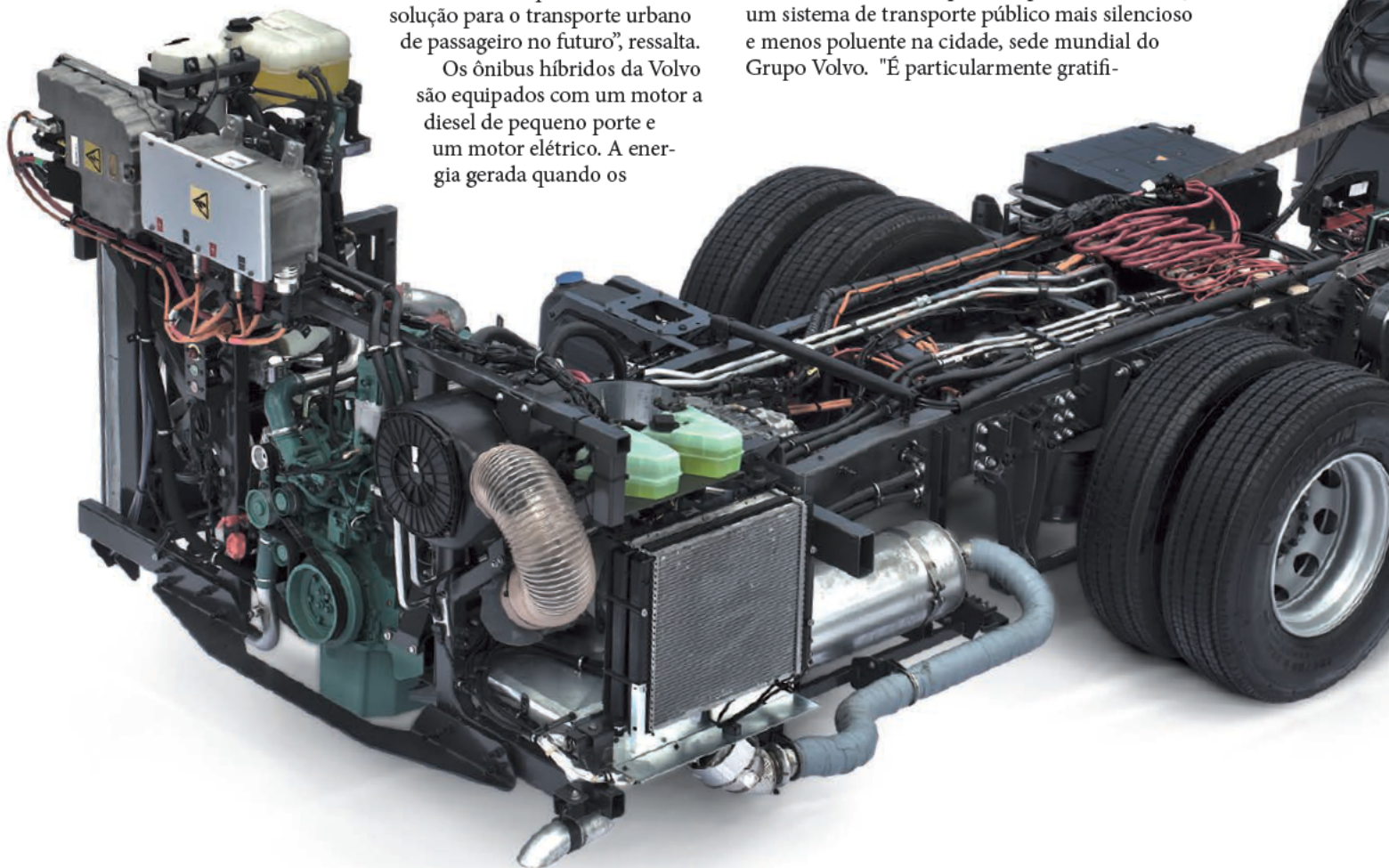
Os ônibus híbridos da Volvo são equipados com um motor a diesel de pequeno porte e um motor elétrico. A energia gerada quando os

freios de ônibus são acionados é aproveitada, ajudando assim a reduzir radicalmente o consumo de combustível. Nos pontos de ônibus, nos sinaleiros ou em qualquer parada, o motor diesel é desativado e o ônibus é impulsionado eletricamente, de forma silenciosa e sem emissões.

18 PAÍSES JÁ COMPRARAM. Desde que a Volvo Bus começou a produção comercial dos ônibus híbridos, há dois anos, a demanda aumenta sem parar. Mais de 700 ônibus híbridos já foram vendidos em mais de 18 países em todos os continentes. Os veículos que já circulam acumulam uma quilometragem equivalente a 200 voltas ao redor do planeta.

"Nossos ônibus híbridos são um enorme sucesso de vendas. A experiência que nossos clientes têm tido até agora em relação ao consumo de combustível, confiabilidade, impacto ambiental e percepção dos passageiros excede as nossas expectativas", diz Per Carlsson, atual presidente da Volvo Bus.

Recentemente a Volvo Bus entregou mais 25 ônibus híbridos para a cidade de Gotemburgo. A aquisição dos ônibus marca um passo importante em direção a um sistema de transporte público mais silencioso e menos poluente na cidade, sede mundial do Grupo Volvo. "É particularmente gratifi-

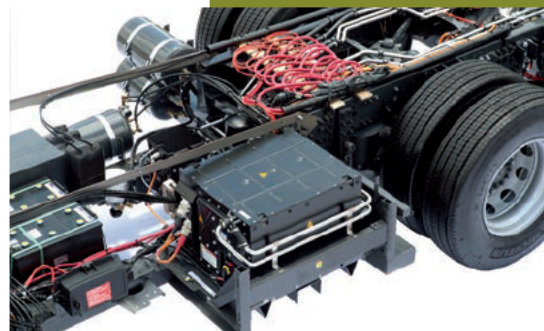
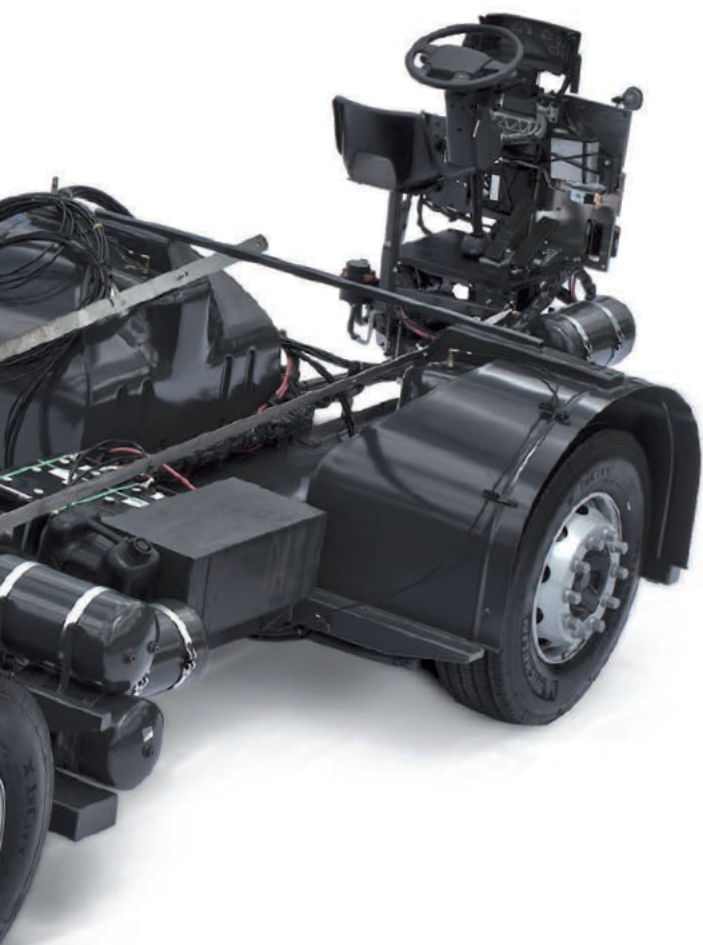


cante que a nossa cidade natal, Gotemburgo, tenha optado por investir na melhor alternativa ambiental disponível no mercado", salienta Carlsson, completando: "Estou convencido de que o povo de Gotemburgo também irá apreciar os seus novos ônibus híbridos."

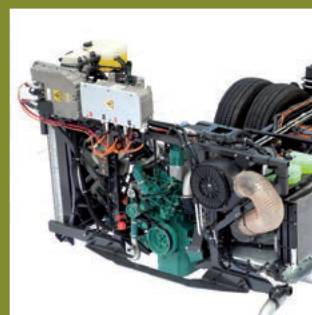
Assim como em Curitiba, os veículos híbridos de Gotemburgo também serão abastecidos com biodiesel, o que diminui ainda mais a sua pegada ambiental. Além disso, a emissão de material particulado e óxidos de nitrogênio é metade da de um ônibus diesel convencional.

No Brasil, São Paulo também terá uma frota de 50 veículos híbridos incorporada ao transporte urbano da cidade nos próximos meses. "Temos ainda conversas com outras cidades brasileiras, como Rio de Janeiro, Brasília, Campinas, Porto Alegre, São José dos Campos, e também grande interesse manifestado por outras cidades de médio e pequeno porte", informa Euclides Castro.

"Ninguém tem dúvidas de que a eletromobilidade é a solução para as cidades, no futuro", destaca Castro, "e o ônibus híbrido da Volvo é o melhor produto para fazer essa transição, que deverá se completar em até 10 anos". ■



Detalhes da motorização híbrida dos ônibus Volvo: tecnologia revolucionária chega ao Brasil





O melhor para Manaus

Com novos ônibus de maior capacidade, capital do Amazonas aumenta eficiência no transporte de passageiros com mais qualidade de vida para a população

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



Os ônibus Volvo que rodam em Manaus são os únicos com 21 metros de comprimento. Transportam até 180 passageiros

“Estes veículos que estão integrando o sistema de transporte urbano de Manaus são modernos, eficientes, de alta performance e mais econômicos, o que garante menos emissões de poluentes, mais qualidade ao transporte público e mais conforto para os passageiros”, destacou o presidente da Volvo Bus Latin America, Luis Carlos Pimenta, na solenidade de entrega, que contou com a presença do prefeito Amazonino Mendes.

OS MAIORES. Os ônibus articulados da Volvo têm alta capacidade e os modelos adquiridos pela Global, Integração e Rondônia são os únicos do mercado com 21 metros de comprimento. Os modelos Volvo transportam até 180 pessoas, o que aumenta a eficiência do sistema de transporte urbano por reduzir o número de ônibus nas ruas. Os veículos têm motor posicionado horizontalmente no entre-eixos, o que garante maior capacidade de passageiros. Sua moderna arquitetura eletrônica permite a comunicação entre os principais componentes do veículo, o que facilita a manutenção e o gerenciamento da frota.

Além dos articulados, foram entregues 166 ônibus B270 F, os ônibus Volvo com motor frontal e tecnologia de última geração, que os tornam mais leves e mais eficientes.

O SISTEMA DE MANAUS. Para viabilizar a modernização do sistema de Manaus, a Volvo desenvolveu uma engenharia financeira que incluiu organismos internacionais de financiamento e seguro e contou com apoio de agências suecas de fomento, segundo Euclides Castro, gerente de ônibus urbanos da Volvo Bus Latin America. “Falta muito pouco para o sistema de Manaus se transformar em BRT. A cidade já tem infraestrutura, como estações com embarque ao nível do piso, e os B270F operando como alimentadores nas regiões intermediárias aos corredores troncais”, diz Euclides.

O transporte urbano de passageiros de Manaus é gerenciado pela Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), criada em 2010 com a missão de programar ações estratégicas de planejamento, operação e fiscalização que envolvem os serviços essenciais de transporte público. Desde então, o sistema passa por medidas de reorganização, modernização, controle das operações financeiras e renovação da frota, entre outras medidas.

A frota, de aproximadamente 1.720 ônibus, transporta até 950 mil passageiros por dia e tem idade média de 1,8 anos, considerada a mais nova do país. As linhas de maior fluxo são as que ligam os bairros mais populosos ao centro da cidade. Formam os corredores troncais Leste e Norte, que ainda não operam em vias exclusivas, mas já há planos de novos investimentos em infraestrutura com este fim.

Os usuários de transporte de Manaus contam com a Integração Temporal, que permite mudar de ônibus, num período de duas horas, sem precisar pagar outra passagem nem ir a um dos cinco terminais de integração. Basta usar o cartão “passa fácil”.

SOLUÇÕES DE TRANSPORTE. A Volvo é líder no mercado de ônibus articulados na América Latina, com mais de 70% da frota no segmento. “A Volvo é reconhecida por não se limitar a vender ônibus, mas por oferecer soluções completas de transporte”, afirma Euclides Castro.

Os BRTs se consolidam em vários países como a melhor opção em sistemas de transporte de passageiros de alta qualidade. Do original em inglês Bus Rapid Transit, aumentam o número de pessoas transportadas, melhoram a qualidade de vida dos usuários e do serviço que é prestado, reduzem a frota de veículos e, por consequência, beneficiam o meio ambiente em razão da diminuição das emissões de gases de efeito estufa. E os investimentos para sua implantação são muito menores em relação a outras soluções de transporte de massa. ■

Com a entrega das últimas unidades do lote de 332 ônibus vendidos aos operadores, Manaus dá mais um importante passo para a implantação do BRT (sigla em inglês de Bus Rapid Transit, sistemas rápidos de transporte de passageiros). A nova frota, de 166 ônibus articulados e 166 convencionais, é um importante reforço para o sistema da capital amazonense, que transporta 24 milhões de passageiros por mês.

Os veículos foram adquiridos por diversos operadores do transporte urbano da capital: 206 pertencem à Integração Transporte e Rondônia Transporte, do Grupo Eucatur. A Global GNZ comprou 120 e a Açai Transporte adquiriu outros seis. Os ônibus articulados foram encarroçados pela Marcopolo e pela Neobus. Os convencionais, pela Comil e Ciferal.



Informações aos passageiros: uma das funcionalidades do pacote de soluções Volvo Bus Telematics

Transporte conectado

Volvo Bus Telematics oferece pacote de soluções para ônibus rodoviários e urbanos que aumenta a eficiência. Com vantagens para transportadores, usuários e meio ambiente

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

Atenta às tendências de conectividade e mobilidade, a Volvo apresenta uma tecnologia de vanguarda para transportadores de ônibus rodoviários e urbanos, em um pacote completo que inclui três módulos: gestão de frota, gestão de tráfego e gestão de manutenção. Os dois primeiros já estão disponíveis e o módulo de gestão de manutenção chega em breve.

O pacote de soluções Volvo Bus Telematics é resultado da experiência internacional do grupo Volvo em transportes e tecnologia, alinhada com as

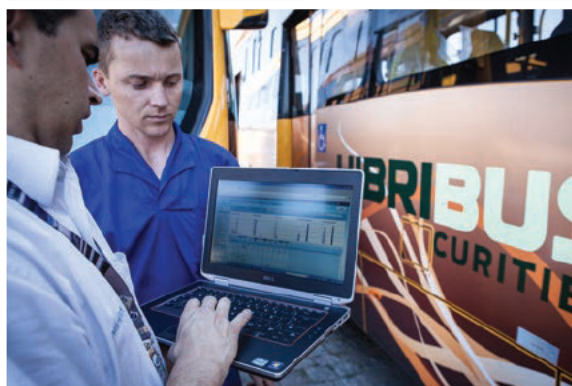
necessidades específicas dos mercados de ônibus rodoviário e urbano. “Não temos dúvidas de que a conectividade é uma tendência irreversível, cujos benefícios tendem a ser cada vez maiores em redução de consumo, otimização de operações e redução de emissões de poluentes”, afirma Vinicius Gaensly, da Volvo Bus Telematics.

Em 2008, a Volvo apresentou ao mercado nacional o Sistema de Gestão de Tráfego e, em 2012, o Sistema



Central do transporte público de Goiânia (GO): tecnologia Volvo para monitoramento de toda a frota

O módulo Gestão de Frota oferece um completo raio x das operações ao transportador em tempo real, via internet



de Gestão de Frota. O primeiro, para o segmento de transporte urbano de passageiros, é uma ferramenta para gerir a operação de transporte. O segundo monitora o desempenho dos veículos da frota.

GESTÃO DE FROTA. O Sistema de Gestão de Frota é aplicado nas linhas de chassis urbanos e rodoviários. Oferece ao transportador um completo raio x de suas operações, que ainda acompanha em tempo real os veículos em trânsito, via internet. “O sistema é uma importante ferramenta de planejamento e gerenciamento da frota, que contribui para aumentar a produtividade e a rentabilidade do transportador”, diz Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

O gerenciador de frota oferece ao transportador informações sobre consumo de combustível, horas rodadas e velocidade média da frota por veículo e também por motorista. Também acompanha a posição do veículo em tempo real, identifica atrasos, problemas ou desvios de rotas e gerencia um histórico de posições.

O sistema faz um diagnóstico completo sobre a operação do veículo e o comportamento do motorista. Com essas informações, é possível definir metas, identificar desvios e adotar medidas para aumentar a segurança da operação, além de diminuir os custos operacionais de consumo e manutenção.

É possível, por exemplo, identificar deficiências e, a partir delas, investir em treinamentos de direção econômica e defensiva para melhorar o desempenho dos profissionais ao volante. A maneira de conduzir influi diretamente no consumo de combustível e no tempo de vida útil das peças.

O módulo de Perfil de Condução identifica o comportamento do motorista combinado ao perfil do relevo da rota. Revela a marcha usada, a rotação e a aceleração. Outro benefício do sistema é o envio dos alarmes e alertas remotamente, como temperatura do motor, excesso de velocidade,

desgaste das pastilhas de freios, embreagem, entre outros.

O sistema de gerenciamento de frotas da Volvo é oferecido em três pacotes. Um básico, com relatórios, alarmes e eventos; um médio, com todas as informações de posicionamento (mapas) e um completo, com um relatório detalhado da condução do veículo pelo motorista.

GESTÃO DE TRÁFEGO. Já o Sistema de Gestão de Tráfego monitora a circulação da frota de ônibus em tempo real, indicando, por exemplo, a posição dos veículos no trajeto e o tempo de percurso. Essas informações permitem identificar pontos críticos e implementar melhorias para aumentar a eficiência do transporte urbano e a mobilidade do trânsito.

O sistema planeja e administra com agilidade o tráfego, com emprego da quantidade certa de veículos nos momentos de maior ou menor fluxo. Também fornece

informação aos usuários sobre horários dos ônibus ou eventuais atrasos em determinadas linhas.

Esse sistema já é conhecido no Brasil, com a bem-sucedida experiência da cidade de Goiânia com o Sistema ITS4mobility, para frotas urbanas, que foi citado como referência no caderno de mobilidade da Associação Nacional de Transportadores Urbanos (NTU) 2012. O Sistema de Gestão de Tráfego é o ITS4mobility. Reúne a experiência global da Volvo com soluções específicas para o mercado local, como na Suécia, no Canadá, na África do Sul e em Goiânia.

O sistema monitora a frota de ônibus em tempo real, via internet. Indica a posição dos veículos no trajeto e o tempo de percurso. Uma das vantagens desse sistema são as informações disponibilizadas aos usuários. “Antes de sair para pegar um ônibus, o passageiro pode consultar na internet, pelo celular ou enviando um SMS, os horários dos ônibus da sua linha e do ponto mais próximo do seu trabalho ou da sua casa. Dessa forma, o passageiro consegue se programar melhor e otimizar o seu tempo”, explica Gaensly.

Um dos diferenciais do ITS4mobility é que ele oferece informações tanto para o operador de transporte quanto para os passageiros. Aos operadores o sistema oferece informações como tempo de percurso, pontualidade, quantidade de veículos no trajeto e velocidade média por linha. ■

Saiba mais em:
www.volvobustelematics.com.br



A VIGA DE AÇO

Leve – mas forte e flexível

Gruas pesadas, cargas mal distribuídas, grandes protuberâncias ou condições de direção extenuantes – as vigas de aço do chassi do caminhão precisam aguentar diversas forças. Ainda assim, é preciso haver equilíbrio entre força e flexibilidade e, para isso, as longarinas devem ser projetadas com grande precisão

TEXTO MARIANNE OVESEN

FOTOGRAFIA SÖREN HÅKANLIND

Só se ouve o estrondo das máquinas na unidade de montagem de longarinas da Volvo Group Trucks Operations em Tuve, próximo a Gotemburgo, na Suécia. Apesar disso, há uma quantidade surpreendentemente pequena de pessoas no local de montagem – só se vê o operador vestido de azul sentado ao computador, monitorando o processo. De tempos em tempos, ele digita um novo código de software que controla a produção de cada par de vigas de aço. Além do barulho da prensa, pode-se ouvir a esteira transportadora que leva o aço de uma máquina para outra.

As vigas de aço sendo dobradas, cortadas e furadas aqui não são somente para a produção de caminhões de Tuve, mas também para unidades em outras partes do mundo.

Bobinas gigantes de aço são empilhadas na entrada para o salão de montagem. Uma bobina cheia pesa entre sete e oito toneladas e pode ter até 380 metros de aço, que geralmente é suficiente para 50 longarinas.

NO ENTANTO, KARI TOMINGAS, do Suporte a Vendas Técnicas da Volvo, explica que algumas longarinas chegam a 12 metros de comprimento, apesar de as usadas em cavalos-mecânicos serem mais curtas.

O comprimento não é a única variação. A espessura do aço pode ter entre seis e oito milímetros e a altura pode ir de 266 a 300 milímetros. Tudo depende do veículo no



Kari Tomingas

também para reduzir o consumo de combustível e aumentar a carga útil.”

qual as estruturas de aço serão usadas.

Marcus Olsson, especialista em longarinas e superestruturas, trabalha no escritório da Volvo Trucks em Arendal, próximo a Gotemburgo. Ele é gerente regional da área central sueca, mas já foi responsável pelas carrocerias nos países nórdicos e na Europa como um todo. “O importante é que as vigas não sejam mais pesadas que o necessário – especialmente para que o cliente receba um equipamento com o desempenho ideal –, e

NA UNIDADE DE TUVE, a Volvo Trucks usa aço Domex 600 XP B da SSAB, tão forte que as estruturas podem ficar relativamente leves e ser bastante esticadas sem perder a forma. Para chegar a essas características, os elementos no aço são importantes.

O aço Domex é feito de ferro, com baixo conteúdo de carbono e manganês, e a ele é adicionada uma quantidade extremamente precisa de elementos de liga, como nióbio, titânio ou vanádio. Isso ajuda a produzir microestruturas de alta granularidade que conferem ao aço o nível certo de força e flexibilidade. Quanto menor for o grão, mais forte e mais maleável será o aço. “A flexibilidade é decisiva quando se trata de evitar que as rodas traseiras se levanten da estrada em superfícies desniveladas, por exemplo. Às vezes é possível ver isso acontecer na estrada – mas nunca com um caminhão Volvo”, destaca Marcus Olsson.

O limite extremo de estiramento, quando o aço não consegue mais recuperar a forma original, é conhecido como limite elástico. O Domex 600 XP B tem um limite elástico de 600 N/mm². Um N corresponde à





Samer Elias Samir corta as vigas de aço de acordo com o tamanho e as especificações do caminhão no qual elas serão usadas

UM AÇO ESPECIAL

Domex 600 XP B é um aço de alta resistência enrolado a frio da SSAB. A principal liga é o ferro, com baixo conteúdo de carbono e manganês, mais elementos como nióbio, titânio ou vanádio, que ajudam a produzir microestruturas de alta granularidade.

Quanto menores os grãos, mais forte o aço. O aço pode ser cortado, dobrado ou perfurado a frio. O número 600 especifica o limite elástico, expresso em N/mm² ou MPa (megapascal, 600 N/mm² = 600 MPa).



1 As bobinas de aço chegam por trem de Borlänge, na Suécia central. O aço tem 266 ou 300 milímetros de largura e entre seis e oito milímetros de espessura.



2 Na unidade de Tuve, o aço é dobrado, cortado, perfurado, jateado, fosfatado, pintado e dobrado novamente. Lá são produzidas longarinas para outras fábricas da Volvo Caminhões.



3 As barras transversais e as vigas de aço são aparafusadas ou fixadas com buchas. Revestimentos internos são aparafusados nas longarinas em pontos previamente especificados.

➤ força que Isaac Newton experimentou quando a maçã caiu em sua cabeça, e uma maçã pesa 150 gramas. Assim, 600 N corresponde a 600 maçãs, ou cerca de 90 kg de pressão sobre um único milímetro quadrado – ou pouco mais de 90.000 kg sobre um metro quadrado.

Quando um novo modelo de caminhão é desenvolvido, as longarinas são os componentes mais importantes a serem testados – primeiro nos computadores dos engenheiros, depois no laboratório e, por fim, no campo de testes da Volvo em Hålleröd, oeste da Suécia. Os três pontos decisivos quando se trata de força das longarinas são tensão, risco de deflexão e frequência de oscilação.

Marcus Olsson vira seu computador e mostra o que pode estar envolvido. “Olhe aqui”, diz ele, apontando para o desenho de um Volvo FM 6x2. “Se aumentarmos a distância entre-eixos, assim, o software indica que eu preciso reforçá-lo com um revestimento interno a partir daqui.” Ele indica um ponto na frente do par de rodas traseiras: lá apareceu uma faixa amarela que continua até o fim da protuberância. Ao reduzir o tamanho da distância entre-eixos, a faixa amarela desaparece.

Revestimento interno é um reforço da estrutura com cinco milímetros de espessura aparafusado no perfil em U da viga de aço nos locais em que a carga é a maior. “É possível também usar uma subestrutura presa sobre a estrutura básica, mas o revestimento interno pesa metade de uma subestrutura e tem a mesma força”, explica Marcus Olsson.

QUANDO OS PRÉ-REQUISITOS para um novo chassi de caminhão forem finalizados, os requisitos da operação serão levados em consideração. Por esse motivo, é incrivelmente importante que o cliente, o vendedor e o fabricante de carrocerias colaborem estreitamente, muito antes de o pedido ser feito. Tudo, da superfície no qual o caminhão será dirigido até a carroceria, deve ser conhecido.

Para ajudar os fabricantes de carrocerias, a Volvo Trucks criou um programa de computador especial chamado VBI (Volvo Bodybuilder Instructions). Ao digitar o número do pedido do caminhão, o fabricante de carrocerias pode obter um desenho exclusivo do chassi e os cálculos exatos para cada veículo. Além de economizar tempo, isso também minimiza o risco de erros. “Esse programa é uma ferramenta valiosa para o fabricante de carrocerias, além de ser exclusivo da Volvo Trucks”, afirma Marcus Olsson.



Marcus Olsson

Adicionar uma carroceria a um chassi da Volvo é extremamente fácil. Isso porque as longarinas são completamente retas até o painel de proteção da cabine, outro recurso exclusivo da Volvo. A carroceria não precisa ser alargada na frente para se adequar às alterações de forma da longarina para acomodar o motor.

Como resultado, qualquer carroceria pode ser usada em um chassi da Volvo – até a mais complicada de todas, a de bomba de concreto. “Essas bombas usam ao extremo o jogo entre o caminhão e a carroceria e exigem uma força enorme do veículo”, enfatiza Marcus Olsson.

EXCEPCIONALMENTE, ALGUMAS CARROCERIAS podem ser instaladas diretamente em algumas fábricas da Volvo Trucks, em um pedido especial de adaptações do cliente. No entanto, elas são compradas prontas e relativamente padronizadas, como caminhões ou reboques que trocam de carroceria. “Trata-se de uma operação de negócios extremamente limitada, e não planejamos estendê-la.”

Voltando à produção de vigas de aço na unidade de Tuve: na primeira máquina, a moldadora de bobinas, as bordas do aço são curvadas até ser criado um perfil em U preciso. As vigas são então cortadas por alicates hidráulicos que correspondem ao tamanho especificado. Tudo isso acontece enquanto a esteira continua a alimentar as vigas de aço em direção à máquina de furos.

Kari Tomingas explica que o número de orifícios nas vigas pode variar entre 160 e 400. “O tamanho dos orifícios também varia entre 9 e 50 milímetros. Orifícios grandes, como os de fios e cabos, precisam ser feitos com cortadores a plasma.”

As vigas de aço são então pressionadas juntas na parte traseira, jateadas, fosfatadas e pintadas antes de serem finalmente dobradas na extremidade que vai abaixo da cabine, em que o motor é encaixado.

O passo seguinte é armazenar as vigas de aço que serão usadas na unidade de Tuve e despachar as destinadas a outras partes do mundo. ■



4 Eixos, rodas, motores, transmissões e todos os sistemas elétricos são instalados.



5 Cabines, faróis dianteiros, tanques, para-lamas, proteção anti-intrusão, spoilers e diversos outros componentes de todo o tipo são encaixados.



6 O caminhão é levado para o fabricante de carrocerias, que faz os ajustes adicionais, como subestruturas, e instala os cabos elétricos da carroceria.



Experiência real em ambiente virtual

A Volvo traz à América Latina o EcoOperator, simulador para treinamento em equipamentos de construção

TEXTO LILAMAR RIBAS

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK E SILVIO AURICHIO



O EcoOperator tem um monitor de led de 55 polegadas que projeta mais de 20 cenários diferentes para treinar operadores das máquinas Volvo

EcoOperator é um treinamento que conta com simuladores virtuais. O objetivo é aumentar o conhecimento e melhorar o desempenho dos operadores dos equipamentos da marca. A novidade já foi aprovada por distribuidores, como a Linck e a Tracbel, e clientes, como a Odebrecht.

Quem visitou a M&T Expo este ano, que é considerada a maior feira da América Latina para construção e mineração, teve a oportunidade de operar virtualmente alguns dos equipamentos da Volvo CE, passando pela experiência de comandar um caminhão articulado, uma carregadeira ou uma escavadeira. “A experiência e o cenário são virtuais, porém, as sensações são reais”, enfatiza Rafael Nieweglowski, coordenador de desenvolvimento de competências da Volvo CE.

O treinamento EcoOperator é de 40 horas/aula, divididas em cinco dias. No primeiro dia, o instrutor vai a campo com o operador para fazer uma pré-avaliação. No segundo, a aula é teórica, baseada nas informações colhidas em campo. No terceiro e quarto dias, o treinamento é realizado em simuladores e, no último dia, o operador volta a campo com o instrutor para comparar a operação antes e depois do treinamento.

Importados da Suécia, os simuladores têm um avançado sistema gráfico 3D e uma plataforma de comando elétrico que permite ao usuário sentir os movimentos de escavação e carregamento, a irregularidade ou relevo do solo e a dificuldade de escavação dos diversos materiais, como se estivesse em um trabalho de campo, o que, aliás, é um diferencial desse tipo de simulador no mercado. Um monitor de led de 55 polegadas projeta mais de 20 cenários diferentes que visam cobrir diversas habilidades a desenvolver dentro do processo de treinamento de operadores.

Os simuladores são usados para treinar iniciantes ou para melhorar o desempenho de quem já é experiente com equipamentos Volvo CE. O grande número de cenários e os comandos idênticos aos de um equipamento real possibilitam aos usuários aprender desde manobras básicas até operações complexas, em situações difíceis ou que oferecem riscos.

O simulador da escavadeira, por exemplo, tem 23 cenários, sendo 4 básicos e 19 avançados. Nesse ambiente é possível desenvolver atividades como teste de direção, encaixe de acessórios, carregamento de reboque, carregamento lateral traseiro, posicionamento da máquina para carregamento, escavação e demonstração de terraplanagem.

Já o equipamento que simula uma carregadeira ou um caminhão articulado permite operações como atravessar percursos sem derrubar obstáculo, manusear e fazer o empilhamento de mercadorias, carregar cargas e manobrar em terrenos íngremes e acidentados. “Os treinamentos em simuladores oferecem economia de

gastos em diesel, manutenção e reparação, além de manter as máquinas em operação”, afirma Nieweglowski. “O objetivo é que o operador conheça melhor o equipamento e saiba utilizar todos os seus recursos, aumentando a disponibilidade e o desempenho da operação”, completa.

A segurança é, sem dúvida, um dos grandes méritos dos simuladores. O operador pode realizar comandos mais ousados, pois mesmo que aconteça um tombamento não será um acidente, mas sim uma simulação.

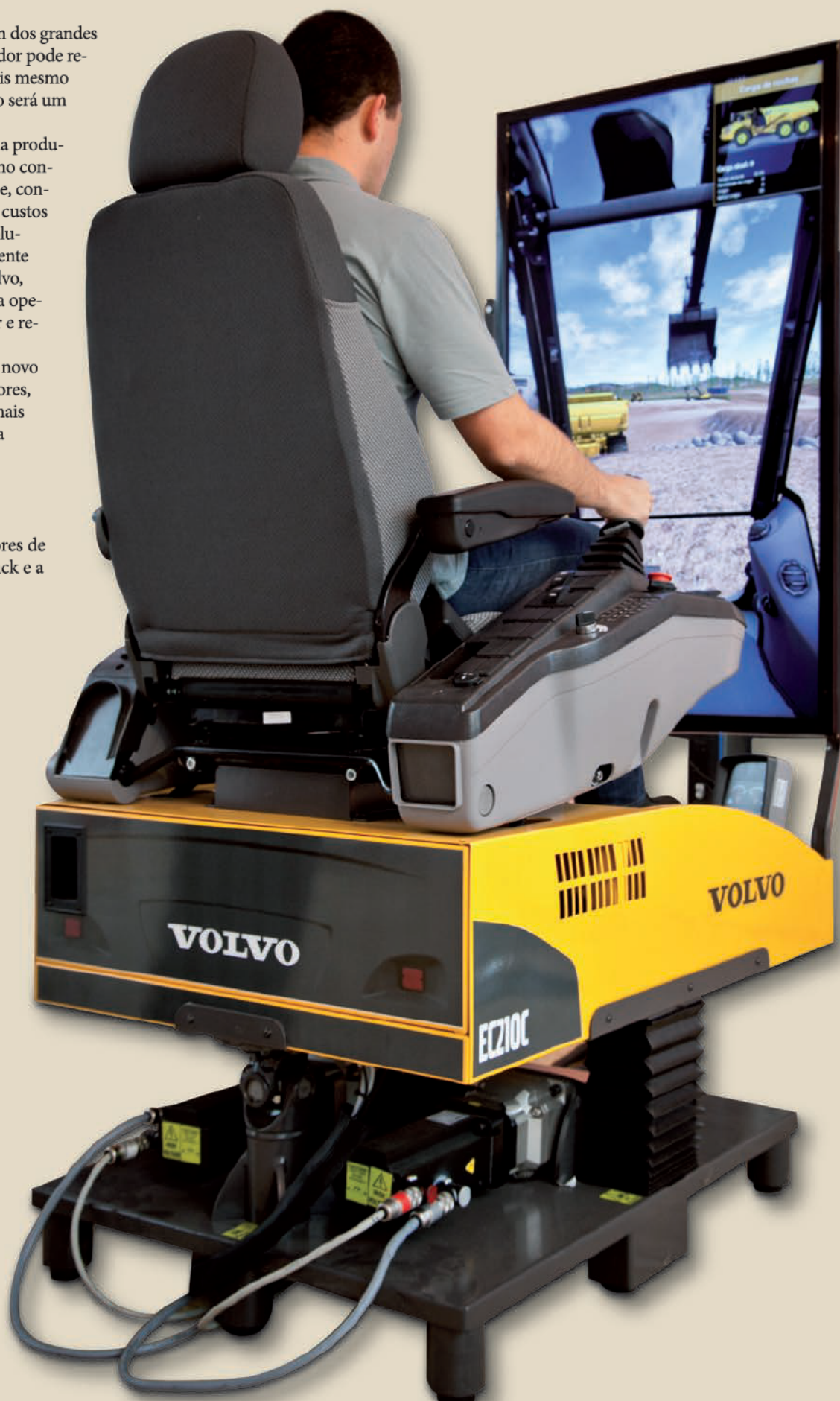
Além disso, há um aumento da produtividade da operação e a redução no consumo de combustível em até 25% e, consequentemente, a diminuição dos custos operacionais e das emissões de poluentes. “O treinamento está totalmente alinhado aos valores da marca Volvo, pois garante mais qualidade para a operação, segurança para o operador e respeito ao meio ambiente. O EcoOperator se mostra como um novo negócio para os nossos distribuidores, que podem oferecer aos clientes mais esse serviço especializado”, destaca Rafael.

TESTADO E APROVADO.

Atualmente, o EcoOperator está disponível em alguns distribuidores de equipamentos Volvo, como a Linck e a

“ A EXPERIÊNCIA E O CENÁRIO SÃO VIRTUAIS, PORÉM, AS SENSações SÃO REAIS

RAFAEL NIEWEGLOWSKI,
COORDENADOR DE
DESENVOLVIMENTO DE
COMPETÊNCIAS DA VOLVO CE



“ O SIMULADOR É UM RECURSO DE TREINAMENTO QUE PERMITE A SIMULAÇÃO DA REALIDADE A QUE TODOS OS OPERADORES SÃO SUBMETIDOS. NESSE AMBIENTE, ELES PODEM COMETER ERROS SEM QUE HAJA A OCORRÊNCIA DE ACIDENTES OU AUMENTO DOS CUSTOS OPERACIONAIS

ELSON RANGEL,
GESTOR DE P&O E ENGENHARIA DA ODEBRECHT

Tracbel, aqui no Brasil, além de outros na América Latina, em países como a Colômbia e o Chile.

O grupo Tracbel adquiriu dois simuladores (carregadeira e kit caminhão articulado) e escavadeira.. “Esperamos com essa aquisição incrementar nossas vendas de treinamentos de operação a clientes, oferecendo uma solução completa, aumentando a disponibilidade do equipamento para a produção, propiciando menor risco em segurança para o operador e para o meio ambiente, além da redução nos custos e melhora da produtividade, uma vez que com os simuladores os treinamentos se tornam mais ágeis e eficazes”, comenta Fabiana Felipe Abreu Rossi, gerente de gestão de pessoas da Tracbel.

A Linck também adquiriu dois simuladores (carregadeira e escavadeira).

“Tomamos a decisão de adquirir os simuladores em função da forte demanda do mercado por mão de obra qualificada. É, sem dúvida, a prestação de mais um serviço aos nossos clientes. Afinal, o interesse para que as máquinas sejam operadas e aproveitadas corretamente também é nosso, pois assim podemos mostrar todo o potencial dos equipamentos Volvo CE, que são dotados de alta tecnologia. Além disso, sem dúvida, o treinamento se apresenta como um novo negócio para nós”, comenta Cristiano Longaray, gerente de pós-venda da Linck. A Linck já tem duas salas homologadas pela Volvo, uma em Eldorado do Sul (RS) e outra em Palhoça (SC), e está preparando mais uma sala em Curitiba, no Paraná. Com isso, usará os simuladores de forma itinerante. “Antes de adquirirmos os simuladores, fizemos uma pesquisa entre nossos clientes, que se mostraram bastante animados com a novidade”, completa Cristiano.

A ODEBRECHT E OS SIMULADORES VOLVO CE.

As vantagens já estão sendo comprovadas na prática também por alguns clientes da marca. A empresa Odebrecht, que é líder em engenharia e construção na América Latina, já tem cinco simuladores virtuais Volvo para seus treinamentos.

“Os treinamentos fazem parte da cultura da empresa e começamos a investir há algum tempo também nos simuladores virtuais, que são comprovadamente eficazes. Por isso, nos interessamos também pelo EcoOperator da Volvo CE”, comenta Edivaldo Freitas, gerente de treinamento da empresa.

Desde que adquiriu esse tipo de simulador, ou seja, de julho de 2011 até o mês de outubro deste ano, a Odebrecht já treinou 185 pessoas, entre operadores, mecânicos, técnicos de segurança, encarregados e engenheiros. “É uma forma de investirmos em segurança e, ao mesmo tempo, acelerar o processo de aprendizagem, auxiliando na capacitação e realização de tarefas pertinentes a cada equipamento com economia. Os simuladores também são úteis para avaliar o conhecimento na contratação de operadores”, enfatiza Edivaldo.

A empresa também já contabilizou os ganhos financeiros com os simuladores virtuais. Com o uso de simuladores virtuais é possível diminuir em 2/3 o tempo necessário para um treinamento prático em equipamentos de construção. “Uma máquina parada para a realização das práticas de campo significa a perda de produção de 210 m³ por hora. Assim, deixam de produzir em média 21.000 m³ de material durante 100 horas de treinamento”, dados constatados durante os testes de eficácia feitos na Ferrovia TransNordestina 2011.

Segundo comprovações da companhia, há uma redução de 62% no custo por turma de treinandos; redução de 20% no tempo de formação e redução de 75% do tempo de utilização da máquina. “O simulador é um recurso de treinamento que permite a simulação da realidade a que todos os operadores são submetidos. Nesse ambiente, eles podem cometer erros sem que haja a ocorrência de acidentes ou aumento dos custos operacionais e assim podem desenvolver suas habilidades motoras e a percepção dos riscos. Essa ferramenta não se limita à formação de novos operadores, são infinitas as aplicações do recurso. É um investimento que deve ser observado por todos aqueles que prezam pela segurança e produtividade”, observa Elson Rangel, gestor de P&O e Engenharia da Odebrecht. ■



Simuladores treinam iniciantes ou melhoram desempenho de operadores experientes

Ação imediata

Mitren produz equipamentos de combate a incêndio que requerem veículos de alta confiabilidade, sempre disponíveis para salvar vidas e conter destruições

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



Eles passam a maior parte do tempo parados. É até desejável que não entrem em operação. Mas, fundamentais, devem estar sempre disponíveis, prontos para a ação imediata e eficaz. Treinamento militar rigoroso, pessoal destemido, manutenção cuidadosa e qualidade impecável são requisitos básicos para esses veículos pra lá de especiais. Da ação deles depende o resgate de vidas em perigo a qualquer hora, em qualquer lugar.

O mercado de veículos de combate a incêndio é bastante restrito. Até não muito tempo atrás, limitava-se ao

setor público ou a lugares como aeroportos e de grande público, como feiras, exposições, estádios, refinarias, etc. Mas nas últimas décadas cresce seu uso por grandes empresas, incluindo a agroindústria, com destaque para usinas de açúcar e álcool, biodiesel, celulose, reflorestamento e mineração.

“É um mercado que tende a crescer, já que o crescimento industrial deve fazer com que aumente a participação do setor privado nesse segmento, hoje entre 10% e 15% do total, variando ano a ano”, avalia André Xavier, supervisor de vendas da Mitren Sistemas e Montagens Veiculares Ltda., de Santa Cruz do Sul (RS).

A Mitren é uma tradicional marca de veículos de combate a incêndios e salvamentos. Tem veículos em diversos países e oferece completa gama de veículos de combate a incêndios e salvamento para aplicação urbana, industrial, aeroportuária e florestal.



Caminhões
Volvo VM
preparados pela
Mitren para o
combate a
incêndio:
tecnologia
de ponta a
favor da vida

A empresa opera a partir de encomendas ou licitações específicas. Estratégia que garante a oferta do que existe de mais atual em tecnologia e recursos disponíveis para o segmento. Assim, cada veículo é projetado e fabricado de forma customizada. Garante o atendimento das necessidades, demandas e capacidade de investimento de cada cliente com soluções personalizadas.

“Nosso desafio constante é desenvolver tecnologias que respondam às necessidades de cada guarnição e proporcionem segurança para toda a comunidade”, observa o executivo. Com 95 empregados, a indústria ocupa 8.000 m² de edificações em 28.000 m² de terreno.





“A inovação tem sido a força motriz da empresa e constitui o impulso na busca por novas tecnologias”, ressalta André Xavier.

Os equipamentos produzidos pela Mitren devem ter nível de segurança máximo, a começar pela escolha do caminhão a ser equipado. E vai aos mínimos detalhes dos projetos dos equipamentos. Devem resistir ao tempo e aos efeitos do calor e da água, o que leva ao uso de materiais nobres em praticamente todos os componentes. Um exemplo é o alumínio na construção dos equipamentos, com alta resistência térmica e à corrosão.

Hoje a maior parte dos componentes empregados na produção desses equipamentos é adquirida no Brasil. Em alguns casos há necessidade de mais itens importados para atender demandas específicas dos clientes. “De modo geral, estamos muito próximos à tecnologia dos países desenvolvidos. A indústria nacional participa com até 85% do valor dos equipamentos”, explica Xavier.

Além de atender ao mercado brasileiro, a Mitren também exporta para países da América do Sul e África. “As especificações técnicas variam muito em determinados mercados, o que dificulta um pouco a penetração no mercado internacional, mas estamos sempre prospectando novas oportunidades.”

As vendas para o mercado brasileiro cresceram “a um ritmo razoável” nos últimos anos, e Xavier acredita que as perspectivas são positivas para os próximos. A previsão é de aumento da ordem de 10% a 15%, mesmo com os reflexos locais da crise econômica internacional.

“O cenário de possibilidades que consideramos leva em conta fatores como os grandes eventos – Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016

– que devem induzir os estados a se mobilizarem para novas compras para atualizar e modernizar suas frotas. Há também um crescimento considerável nos investimentos do setor privado, com vinda de novas indústrias e ampliação do parque industrial local”, avalia.

CRESCIMENTO. A participação do setor privado, que até alguns anos atrás era da ordem de 5%, hoje é de 10% a 15%. A expectativa da Mitren é algo entre 20% a 25%. “Para você ter uma ideia, nós tínhamos uma meta para o ano de 2012, em volume de vendas ao setor privado, que foi atingida e superada já no primeiro semestre”, revela.

Por sua sofisticação, os equipamentos fabricados para esse setor têm alto valor agregado, com preços finais que podem variar de R\$ 350 mil a R\$ 2 milhões, conforme a sofisticação do equipamento e o porte e o tipo de veículo, que começa com utilitários leves e vai até os caminhões pesados.

O carro chefe, das vendas da empresa é o ABT (Auto Bomba Tanque), seguido do AHQ (Auto Hidro-Químico). Geralmente os veículos mais recomendáveis para essas aplicações são caminhões semipesados. Desde o lançamento dos caminhões Volvo VM, a par-



Volvo VM:
preferência
crescente em
aplicações
diversas

ticipação da marca nesses equipamentos aumenta, segundo André Xavier.

“A linha VM passou a fazer parte de nosso portfólio a partir de 2011 e hoje tem participação em 20% a 25% das nossas vendas, com grande possibilidade de crescer, pois são veículos de qualidade reconhecida pelos clientes. O VM com motor de 260 hp tem se mostrado ideal para as aplicações mais vendidas, que são as ABT e AHQ”, resume.

A nova linha VM 2012, que atende às rígidas normas de emissões de poluentes Conama Fase P7 (Euro 5), não só manteve os atributos de segurança, baixo consumo de combustível, robustez e disponibilidade como proporciona ainda mais benefícios pela oferta de maiores torques, potências e um novo freio motor com 235 cv de força de frenagem disponível em alguns modelos da linha.

A linha de veículos VM tem basicamente as seguintes possibilidades: 4x2, 6x2 rígidos com potências de 220, 270 e 330 cv, 6x4 rígidos para aplicações mais severas nas potências de 270 e 330 cv e um cavalo mecânico 4x2 com potência de 330 cv. ■

SEGURANÇA MITREN COM VOLVO VM

Além de produzir caminhões customizados, a Mitren oferece entrega técnica com treinamento para as brigadas que vão operar seus equipamentos, visando assegurar eficiência máxima em sua utilização. Confira algumas configurações de equipamentos produzidos sobre caminhões Volvo VM:

Auto Hidro-químico para indústria de construção offshore de óleo e gás

Montado sobre um Volvo VM260 (4x2), tem seu encarroçamento com estruturas e chapeamento de alumínio, tanques para 5.000 litros de água e 500 litros de LGE, fabricados com aço carbono, níveis de água e LGE com leds, sistema proporcionador de espuma Mitren, bomba de incêndio 1.000 GPM importada, válvula de alívio, sistema de escorva isento de óleo, canhão monitor de comando elétrico dos movimentos por cabo, torre de iluminação com quatro holofotes de 500 watts de comando wireless, gerador de energia.

Auto Hidro-químico para indústria de celulose

Montado sobre caminhão Volvo VM260 (4x2), encarroçado com estruturas e chapeamento de alumínio, tanques para 5.000 litros de água e 500 litros de LGE fabricados com aço carbono, níveis de água e LGE com leds, sistema proporcionador de LGE Mitren com bomba dosadora. A viatura está equipada também com sistema de PQS, com cilindros de 250 kg tipo ABC, carretel, bomba de incêndio importada de 1.000 GPM, válvula de alívio, sistema de escorva isento de óleo, canhão monitor de comando elétrico dos movimentos por cabo, torre de iluminação com quatro holofotes de 500 watts de comando wireless e por cabo, gerador de energia com partida elétrica, controle de aceleração e pressão automático, sinalização luminosa com leds, estribos escamoteáveis, suportes basculáveis para escada e mangotes, entre outros.

Auto Hidro-químico para operação em complexos portuários

O veículo é montado sobre um Volvo VM260 (4x2), encarroçado com estruturas e chapeamento de alumínio, tanques para 5.000 litros de água e 500 litros de LGE fabricados com aço carbono, níveis de água e LGE com leds, sistema proporcionador de espuma, bomba de incêndio Mitren de 750 GPM de acordo com a NBR 14.096, válvula de alívio, sistema de escorva isento de óleo, canhão monitor de comando elétrico dos movimentos por cabo, torre de iluminação com quatro holofotes de 500 watts com comando wireless e por cabo, gerador de energia com partida elétrica, entre outros.



À frente do seu tempo

Novo lançamento da Volvo Penta, motor V8-380 une tecnologia inovadora e preocupação ambiental

TEXTO PATRÍCIA MOSKWYN

FOTOS VOLVO PENTA

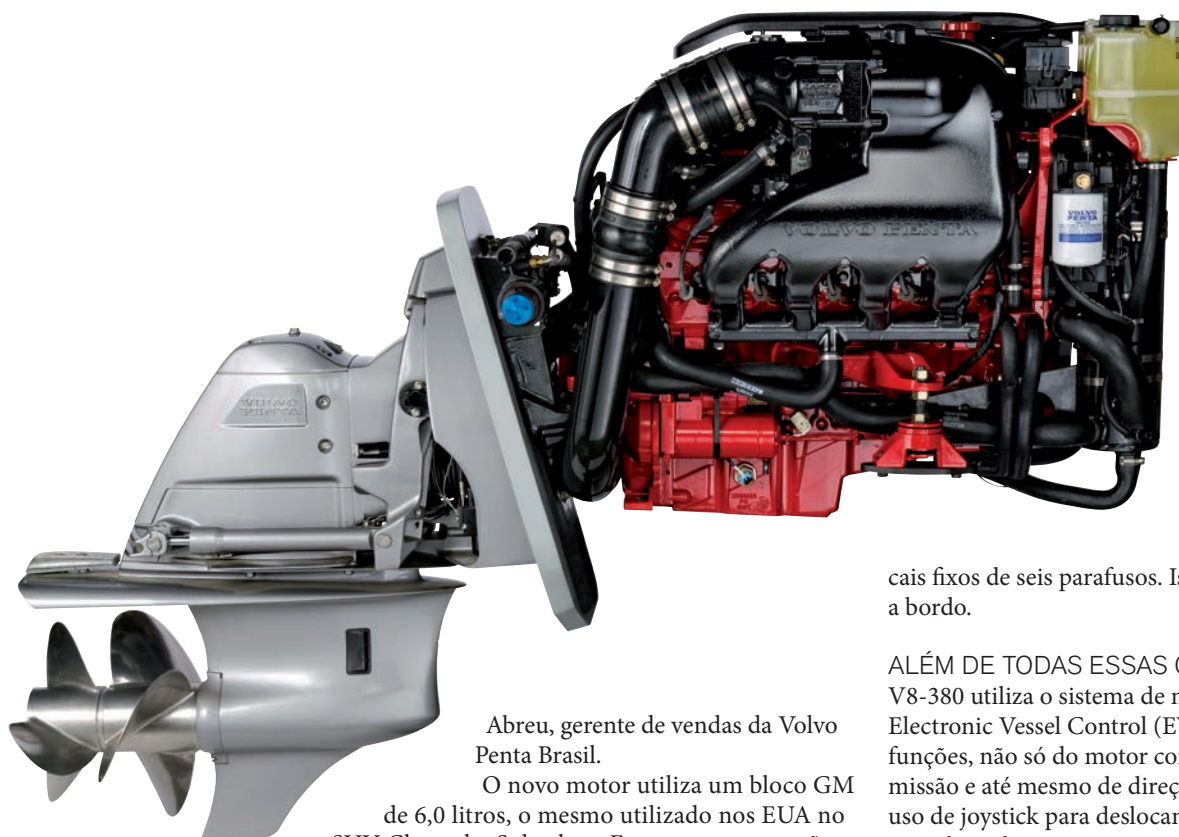
Um motor a gasolina de novíssima geração, que estabelece novos padrões de desempenho, consumo e emissões para a categoria. É o novo motor V8-380, que teve a sua primeira aparição pública no Miami Boat Show 2012. No Brasil, as primeiras unidades foram comercializadas em outubro, após o lançamento no São Paulo Boat Show. O novo motor é 100% voltado a embarcações de lazer e para usuários que demandam alto desempenho e qualidade.

O lançamento inaugura também uma nova nomenclatura para os motores a gasolina da Volvo Penta, mencionando a configuração do motor (V8) e sua potência (380 hp). Do ponto de vista técnico, o novo motor pode ser considerado revolucionário na categoria: “Ele apresenta soluções inéditas no mercado náutico. O produto está muitos anos à frente em tecnologia, na comparação com os principais concorrentes”, afirma Felipe



O CONJUNTO COMPLETO, FORMADO POR MOTOR, ESPELHO DE POPA E RABETA, POR EXEMPLO, PESA MENOS DO QUE APENAS O MOTOR, SEM RABETA, DO PRINCIPAL CONCORRENTE NESTA FAIXA DE POTÊNCIA, UMA CARACTERÍSTICA QUE, POR SI SÓ, JÁ INCREMENTA O DESEMPENHO E REDUZ O CONSUMO

LUIS FELIPE MELLO,
ENGENHEIRO DA VOLVO PENTA



Abreu, gerente de vendas da Volvo Penta Brasil.

O novo motor utiliza um bloco GM de 6,0 litros, o mesmo utilizado nos EUA no SUV Chevrolet Suburban. Este motor, na versão de 6,2 litros, é o mesmo que equipa o esportivo Chevrolet Camaro. “A Volvo Penta tem um contrato de exclusividade com a GM, portanto, será a única empresa do mundo a fornecer essa motorização”, revela Abreu.

DESENVOLVIMENTO. Foi necessário mais de um ano para o desenvolvimento do projeto, englobando a adaptação do motor GM para o uso marítimo. “São estabelecidos padrões como consumo mínimo, performance e rendimento. E o motor escolhido deve atender a todos esses requisitos”, comenta o engenheiro da Volvo Penta, Luis Felipe Mello. O V8-380 inova ao apresentar cabeçotes, muflas e cárter de alumínio, reduzindo drasticamente o peso. “O conjunto completo, formado por motor, espelho de popa e rabeta, por exemplo, pesa menos do que apenas o motor, sem ra-

beta, do principal concorrente nesta faixa de potência, uma característica que, por si só, já incrementa o desempenho e reduz o consumo”, ressalta Mello.

No sistema de acionamento das válvulas, o novo V8-380 também avança ao apresentar balancins roletados, para menor atrito, e comando de válvulas variável, dotado do sistema Variable Valve Timing (VVT), de modo a apresentar excepcional torque em baixas rotações e alta potência nos altos regimes. Graças principalmente ao VVT, a redução de consumo em regime de cruzeiro chega a 10%.

A preocupação com o meio ambiente, uma das marcas da Volvo Penta, também está presente no novo motor V8-380. O equipa-

mento é o primeiro motor a gasolina da Volvo Penta dotado de catalizador na descarga a ser comercializado no Brasil. O resultado é uma redução no nível de emissões de hidrocarbonetos (HC), de óxidos de nitrogênio (NOx) em 66%, e de monóxido de carbono (CO) na marcha lenta em cerca de 95%, eliminando qualquer odor de combustível. Além disso, os níveis de ruído e vibração são baixíssimos, devido ao bloco do motor mais reforçado e aos man-

cais fixos de seis parafusos. Isso significa mais conforto a bordo.

ALÉM DE TODAS ESSAS CARACTERÍSTICAS, o V8-380 utiliza o sistema de monitoramento e controle Electronic Vessel Control (EVC), que integra várias funções, não só do motor como do sistema de transmissão e até mesmo de direção, com possibilidade de uso de joystick para deslocamentos laterais em manobras de atracação.

O novo motor V8-380, graças às suas características, pode ser elevado a uma categoria única, sem competidores no mercado. E além de possuir a tecnologia mais avançada conta com a maior e mais qualificada rede de assistência técnica, disponível em todo o país.

Mais uma vez, a Volvo Penta mantém os seus princípios e oferece aos seus clientes o motor a gasolina marítimo mais avançado do mundo: “Estamos muito felizes de oferecer ao mercado esse produto que deve agregar valor para as embarcações que desejam ter o melhor em esportividade, manobrabilidade e baixo ruído em navegar”, comemora Felipe Abreu, gerente de vendas da Volvo Penta. “O V8-380 estabelece novos padrões de desempenho, consumo e emissões para a categoria. É um motor que atende aos clientes mais exigentes, um produto muitos anos à frente em tecnologia”, ressalta Elpídio Narde, gerente executivo da Volvo Penta Brasil. ■



Consistência para crescer

Presidente mundial da Volvo Financial Services diz que consistência é a chave para crescer com os transportadores brasileiros

“ A DEMANDA
PELOS NOSSOS
PRODUTOS VAI
CRESCER MUITO POR
CAUSA DA NECESSIDADE
DE INVESTIMENTOS EM
INFRAESTRUTURA.
ACHO QUE OS MELHORES
PERÍODOS AINDA
ESTÃO POR VIR

MARTIN WEISSBURG,
PRESIDENTE MUNDIAL DA VFS

Martin Weissburg é um executivo de longa data no Grupo Volvo. Antes de assumir a presidência mundial da Volvo Financial Services (VFS), exerceu o mesmo cargo para a região Américas. E é do alto da sua experiência com o braço financeiro do Grupo Volvo e suas operações em todos os mercados que ele traça sua estratégia. “A ideia é aumentar a oferta de soluções aos transportadores. E não apenas quando a maré é favorável. Somos muito consistentes. Se as coisas ficam difíceis, não vamos embora. Estamos aqui nos bons e nos maus momentos.” Ele lembra ainda que o Brasil é o segundo maior mercado da VFS, que atua em

mais de 40 países. Aqui, é a líder no financiamento de ônibus, caminhões e equipamentos para construção. Confira a entrevista à Eu Rodo.

EU RODO - Quais são os diferenciais da VFS quando comparada aos bancos brasileiros?

MARTIN WEISSBURG - Nossos serviços são mais focados nas necessidades dos transportadores. Outros bancos trabalham em várias áreas, têm um leque amplo de ofertas, e nós temos um foco único: financiar os produtos do Grupo Volvo. Isso nos assegura bons serviços e competitividade. Temos larga experiência e, mais importante, eu diria, somos os mesmos em todos os momentos do ciclo de negócio dos nossos clientes, principalmente quando as oscilações do mercado afetam as economias. Esse é o nosso negócio.

EU RODO - Como a VFS atua na busca de soluções para o transportador, o frotista ou o autônomo?

MARTIN WEISSBURG - Como a VFS é uma empresa mundial, aprendemos com a experiência em cada um dos mercados e estamos presentes em mais de 40 países. Trazemos esse conhecimento para o Brasil, para melhor apoiar nossos clientes. Daqui também levamos ideias novas para outros mercados. Estamos no Brasil há muito tempo, muito bem estruturados. Já exportamos muito conhecimento do Brasil para outros locais em que atuamos.

EU RODO - Qual a importância da sinergia da VFS com as concessionárias e distribuidores para atender os clientes no Brasil?

MARTIN WEISSBURG - A rede do Grupo Volvo no país é muito forte, muito profissional, capacitada e experiente. Nós da VFS trabalhamos muito em sinergia com a rede para entender as demandas dos clientes. As concessionárias e distribuidores são o canal de acesso aos produtos e serviços da marca. Assim, a sinergia é extremamente positiva para criarmos juntos soluções adequadas para os clientes de forma sustentada e consistente. Ao mesmo tempo, nossos produtos e serviços têm alta qualidade e isso nos permite garantir um ótimo atendimento aos transportadores e empresas de construção, que encontram todas as soluções de que precisam num único lugar.

EU RODO - De que forma a VFS pode colaborar para incrementar os negócios dos clientes?

MARTIN WEISSBURG - Estamos aqui para facilitar os negócios para os clientes. Quando o transportador compra um caminhão, um ônibus ou um equipamento de construção, tem à disposição uma oferta integrada: a opção pelo financiamento e o seguro ao mesmo tempo. Queremos facilitar a sua aquisição nas concessionárias e distribuidores que, no Brasil, estão sempre reinvestindo em suas vendas para aumentar os negócios e fortalecer a organização da rede. Juntos buscamos inovar constantemente, seja na integração de produtos e serviços, na oferta mais adequada para cada cliente ou no desenvolvimento de ferramentas que facilitem o acesso dos clientes aos financiamentos, seguros e consórcio da Volvo Financial Services.

EU RODO - Qual a sua avaliação da economia brasileira sob o ponto de vista dos negócios da Volvo?

MARTIN WEISSBURG - As expectativas são muito positivas. O Brasil oferece muitas oportunidades. A demanda pelos nossos produtos vai crescer muito por causa da necessidade de investimentos em infraestrutura. Acho que os melhores períodos ainda estão por vir. E o nosso trabalho na Volvo Financial Services é continuar a fortalecer nossas operações, desenvolvendo produtos e serviços para atender à demanda dos clientes de forma integrada e competitiva, auxiliando-os no desenvolvimento de seus negócios. ■



Uma das equipes do grupo Treviso: preparação intensa para o Vista

Disputa global

Começou o Vista 2012/2013, competição entre equipes das concessionárias da Volvo de todo o mundo para um atendimento cada vez melhor

TEXTO ADRIANA ENDRES

FOTOS ITO CORNELSEN

Uma saudável competição que estimula e nivela o conhecimento dos profissionais das concessionárias Volvo em todo o mundo. Esse é o objetivo do Vista (Volvo International Service Technical Award), que reúne equipes de pós-venda (mecânicos, eletricitas, balconistas). Até junho do ano que vem, as equipes, de dois a quatro integrantes, terão que resolver diversos desafios em cinco etapas da competição, três teóricas e duas presenciais. A competição conta com 2.796 profissionais, de 732 equipes, que se inscreveram no Brasil e em mais 10 países da América Latina. Na semifinal na fábrica da Volvo Curitiba, em abril, participarão as 22 melhores equipes das três rodadas teóricas. As duas melhores do Brasil e a melhor da América Latina vão à final na Suécia, em junho, na sede mundial da empresa.

Muito mais do que competir pelo prêmio, a equipe Volvo que participa do Vista quer ampliar seu conhecimento sobre o funcionamento dos motores e demais componentes dos veículos Volvo. “São três rodadas teóricas antes da semifinal e da final. O objetivo principal do Vista é o desenvolvimento das equipes”, explica a analista de treinamento do departamento de Desenvolvimento de Competências da Volvo, Leticia Watanabe. “É um treinamento muito importante, que dá aos clientes do Brasil e



Representantes do grupo AutoSueco (SP) e Suécia: cuidado para mesclar profissionais de várias áreas do pós-venda



“ É UM TREINAMENTO MUITO IMPORTANTE, QUE DÁ AOS CLIENTES DO BRASIL E DA AMÉRICA LATINA A CERTEZA DE QUE A EQUIPE DE PROFISSIONAIS QUE ESTÁ CUIDANDO DOS SEUS CAMINHÕES TEM A MESMA FORMAÇÃO DOS PROFISSIONAIS QUE ATUAM NA SUÉCIA OU EM QUALQUER OUTRO LOCAL DO MUNDO

LETÍCIA WATANABE, DE DESENVOLVIMENTO DE COMPETÊNCIAS DA VOLVO

da América Latina a certeza de que a equipe de profissionais que está cuidando dos seus caminhões tem a mesma formação dos profissionais que atuam na Suécia ou em qualquer outro local do mundo.”

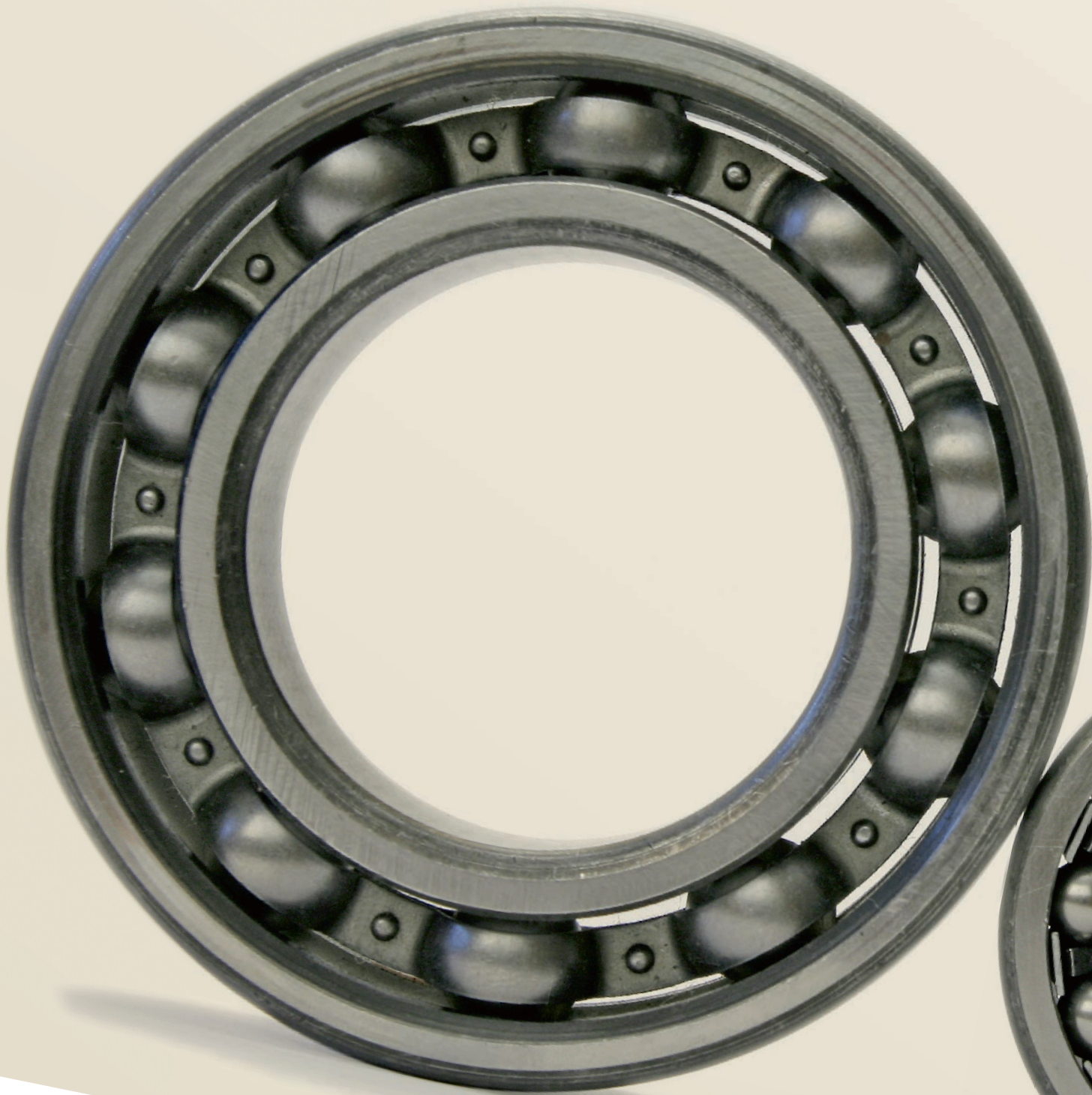
Todas as concessionárias Volvo se mobilizam para participar do Vista e incentivam seus profissionais a formarem equipes. A ação dá resultado. Na edição passada, Brasil e América Latina tiveram 487 equipes participantes, num total de 1.885 pessoas. Neste ano, o número já cresceu mais de 60%. A Concessionária Suécia, de Goiânia (GO), colaborou para esse índice com um amplo trabalho de divulgação do Vista nas cinco casas da sua rede. “Promovemos reuniões em todas as concessionárias. Todos estão conscientes da importância do Vista para o seu crescimento profissional”, explica a analista de treinamento da Suécia, Silvana Rodrigues Teixeira. O número de equipes participantes da Suécia passou de 39 na edição 2010/2011 para 55 agora. O Grupo Treviso, com sede em Betim (MG), também incentivou suas equipes a participarem do evento. “Passamos de 77 para 92 equipes com um amplo trabalho de incentivo aos estudos e à formação de cada um dos integrantes”, comenta Wagner Souza, do RH do grupo.

Outro cuidado das empresas foi mesclar, nas equipes, profissionais de várias áreas do pós-venda. A Equipe

Andróide, da Suécia de Goiânia, tem dois mecânicos, um eletricitista e um auxiliar de garantia, Willyan de Abreu Rios, representante do grupo. “Já combinamos de estudar durante meia hora nos nossos horários de almoço e, também, de irmos um na casa do outro, já que moramos perto”, conta.

CONHECIMENTO GLOBAL. Para participar do Vista, o único critério é que a pessoa seja funcionário do pós-venda. É importante a participação de todos, porque é um grande evento mundial de treinamento. Todos os grupos econômicos que representam as concessionárias Volvo têm um Centro de Treinamento, geralmente na matriz, onde os mecânicos são treinados. O desafio é acertar as questões e estar entre os primeiros do grupo, do Brasil e, logo, do mundo.

E com o Vista se beneficia quem utiliza os serviços das concessionárias. O atendimento se torna mais rápido e preciso. A qualidade do serviço melhora, pois os profissionais ficam mais qualificados para resolver os mais complexos problemas que aparecem. O Vista aborda todo tipo de demanda que surge na oficina. O mecânico é valorizado e reconhecido. Conhecendo diferentes culturas, ele pode aprender mais com os colegas do mundo inteiro. ■



INSPIRAÇÃO SUECA

UM LAÇO EM COMUM

O inventor sueco Sven Wingqvist pode não ter mudado o mundo, mas sem dúvida o ajudou a rodar com muito mais suavidade. A invenção de Wingqvist, o rolamento de alinhamento automático com várias linhas, resolveu problemas de desgaste e quebra para engenheiros de diversas indústrias. A empresa montada para comercializar essa inovação tornou-se rapidamente um sucesso internacional.

Filho de um inspetor de estação ferroviária, Wingqvist (1876-1953) iniciou sua carreira em uma fábrica de tecidos em Gotemburgo, onde a quebra de máquinas era um problema frequente. O solo de argila sobre o qual a fábrica havia sido construída era instável, fazendo com que o edifício se deslocasse de tempos em tempos – o que deformava os eixos de acionamento das máquinas e causava incêndios e caras paradas de produção. Os rolamentos importados ajudaram, mas o inovador Wingqvist decidiu desenvolver sua

Seu design, patenteado em 1907, consistia de dois

pla de esferas. A carga era dividida igualmente entre as esferas e o rolamento provou ser capaz de suportar a fricção e a

deformação dos eixos de acionamento sem ser danificado.

Wingqvist e os proprietários da fábrica de tecidos montaram a Svenska Kullagerfabriken (SKF) com o intuito de fabricar e vender os rolamentos e passaram a ter atuação mundial imediata, tornando-se uma das primeiras empresas verdadeiramente internacionais. Oito anos depois de ser fundada, a SKF tinha fábrica em 27 países.

Incentivada pelo brilhantismo em engenharia de Wingqvist, a SKF continuou quebrando barreiras e desenvolvendo novas soluções de rolamento, fazendo a lista de patentes da empresa crescer cada vez mais.

Foi um gerente da SKF que criou o nome da marca Volvo – palavra latina para “Eu Rodo” – e a registrou em 1915, abrangendo uma grande variedade de produtos, de rolamentos a transmissões, automóveis a bicicletas e outros “dispositivos de transporte”. Em 1926, quando a diretoria da SKF, concordou em auxiliar financeiramente uma operação de fabricação de automóveis – ideia dos funcionários da SKF Assar Gabrielsson e Gustaf Larsson –, a operação utilizou o nome Volvo. A Volvo produziu o primeiro carro em 1927 e o primeiro caminhão – o LV série 1 – no ano seguinte, contando com rolamentos da SKF, claro, assim como os caminhões da Volvo dos dias atuais.

Volvo e SKF continuam líderes e inovadoras em seus respectivos campos. Ambas são empresas verdadeiramente globais, ambas têm orgulho da herança sueca e ambas têm um futuro brilhante. ■

DAVID WILES



Meio século de história sobre cuidado ambiental

A preocupação da Volvo com o meio ambiente vem sendo registrada há 50 anos em artigos e reportagens publicadas nas revistas corporativas do Grupo Volvo*. Isso acontecia antes mesmo dessa questão existir, na década de 1960

TEXTO NIC TOWNSEND E MARIANNE OVESEN

ILUSTRAÇÃO TOBIAS FLYGAR



* A primeira edição da Volvo Trucks Magazine foi publicada na Suécia, em 1962. Atualmente a revista pode ser lida em mais de 50 países de todo o mundo.

A POLÍTICA AMBIENTAL DA VOLVO

A conscientização ambiental aumenta rapidamente e a Volvo Caminhões traça sua primeira política ambiental, em 1983. Em 1988, é criado o Prêmio Ambiental Volvo. O lançamento do motor intercooler, no F12, que oferece redução no consumo de combustível e nas emissões, arrebatou o mercado. A Volvo também inicia o desenvolvimento de caminhões híbridos.

No entanto, os artigos nas revistas da Volvo Trucks ainda não fazem conexão entre a redução no consumo de combustível e o meio ambiente.

QUESTÕES AMBIENTAIS TOMAM DIMENSÃO GLOBAL

O movimento ambiental assume importância global e a Volvo Trucks se concentra na redução do impacto ambiental em todos os processos relacionados ao ciclo de vida do caminhão. Em um artigo publicado em 1995, o analista da Volvo Trucks Anders Johannesson diz: "Nossa intenção é minimizar a contribuição de nossos veículos para os problemas globais, como acidificação e o efeito estufa."

Maior ênfase também é colocada sobre os combustíveis alternativos, começando por gás natural, biogás e etanol.



1960

OS BENEFÍCIOS INQUESTIONÁVEIS DO DIESEL

O movimento ambiental acabara de nascer, mas, para a maioria das pessoas, não era um problema, especialmente na indústria dos transportes. Artigos nas revistas da Volvo elogiam os benefícios do motor a diesel em comparação com equivalentes a gasolina, mas ainda não se relacionavam o consumo reduzido de combustível e o meio ambiente.

Foi somente em 1969 que um artigo escreveu "motores a diesel fumacentos e barulhentos são uma abominação". No entanto, isso ainda não era considerado um perigo ambiental, mas somente algo desagradável.

1970

VOLVO DÁ INÍCIO AOS PADRÕES AMBIENTAIS

O Greenpeace é formado e o movimento ambiental ganha ritmo. Em 1972, a Volvo publica um artigo com o título "Volvo Diesel e o meio ambiente", avaliando os efeitos ambientais dos gases de escape do diesel. O artigo destaca que NO_2 , alguns hidrocarbonetos e o CO podem ser perigosos em concentrações excessivamente altas, mas o CO_2 sequer é mencionado. No mesmo ano, o presidente da Volvo, Pehr G. Gyllenhammar, usa a revista externa da empresa para solicitar coordenação internacional das regulamentações ambientais nacionais que regem as emissões dos gases de escape.



2000

EM BUSCA DE ALTERNATIVAS EFICAZES

As preocupações com as alterações no clima crescem rapidamente e a Volvo Trucks decide tornar as unidades de produção livres de CO_2 , começando pela fábrica em Ghent. Agora as revistas da empresa se referem constantemente ao meio ambiente, com trens de força alternativos descritos em detalhes. Sob o título "A questão ambiental exige diversas soluções", o presidente da Volvo Trucks, Staffan Jufors, escreve: "Fabricantes de veículos, a indústria de combustíveis e os políticos devem todos cooperar para acelerar a produção e a expansão da infraestrutura do biocombustível."

2010

O AVANÇO DAS SOLUÇÕES HÍBRIDAS

A Volvo Trucks continua a trabalhar com combustíveis alternativos e lança o Volvo FM MethaneDiesel e o Volvo FE Hybrid, que funcionam com energia de metano-diesel e híbrida, respectivamente. Nessa época já são testados veículos movidos a DME.

As revistas da empresa monitoram esses desenvolvimentos, bem como a necessidade de atender os requisitos da Euro 6. A tecnologia híbrida é considerada a melhor solução para o meio ambiente e fica cada vez mais claro que a maior parte dos caminhões do futuro utilizará algum tipo de tecnologia híbrida.

Tecnologia e novidades na FetransRio

A Volvo Bus Latin America apresentou na feira sua nova linha de chassis rodoviários e urbanos, com tecnologia Euro 5. São 14 ônibus, 8 urbanos e 6 rodoviários

Quem passou pelo estande da Volvo Bus na FetransRio no Riocentro, no Rio de Janeiro, pôde ver os novos modelos de chassis da marca, que receberam uma série de avanços tecnológicos que deixaram os veículos ainda mais econômicos e seguros. Os chassis estão mais leves e foram equipados com avançadas soluções que reduzem os custos operacionais do transporte e aumentam sua capacidade de carga. No segmento rodoviário, a Volvo oferece o ônibus mais potente do mercado, com motor de 450 cv, o B450R. Os novos chassis estão disponíveis nas versões 4x2, com potências de 340 cv e 380 cv; na versão 6x2 com 380 cv, 420 cv e 450 cv e na versão 8x2 com 420 cv e 450 cv de potência. Já a linha de chassis urbanos conta com uma nova caixa de transmissão automática, a Ecolife, e um novo sistema de controle de aceleração. A linha de chassis urbanos da Volvo é composta por chassis com motor dianteiro e traseiro, articulados e biarticulados, e ainda com opções de piso alto e baixo.

MAIOR E MAIS COMPLETO. “Temos o maior e mais completo portfólio de produtos, e nossos veículos, que já eram uma referência no mercado pela segurança e alto grau de tecnologia embarcada, estão ainda mais seguros, econômicos e eficientes”, afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America. A Volvo também levou para o evento o primeiro chassi híbrido da marca fabricado no Brasil e o seu programa de gerenciamento de tráfego para frotas urbanas, o ITS4mobility, além de lançar o gerenciador de frota. Luis Carlos Pimenta afirma que “os híbridos são os veículos do futuro. Somos os primeiros a trazer para o Brasil a melhor solução híbrida em transporte urbano de passageiros já desenvolvida pela indústria automotiva no mundo, o que reforça nossa posição de vanguarda em ofe-



A Volvo na FetransRio: novidades em produtos e serviços



recer soluções de transporte menos poluentes, mais econômicos e que contribuam com a qualidade de vida da população”. A Volvo já vendeu mais de 1.000 ônibus híbridos para 18 países espalhados por todos os continentes. A operação da Volvo no Brasil é a primeira a fabricar o veículo depois da Suécia, sede mundial do Grupo Volvo.

NOVIDADES PARA AS FROTAS. A Volvo Bus também lançou um gerenciador de frota. O sistema pode ser aplicado nas linhas de chassis urbanos e rodoviários e permite que o transportador tenha um completo raio X de suas operações. É possível acompanhar os veículos em trânsito em tempo real, via internet. Além disso, apresentou amplamente o programa de gerenciamento de tráfego para frotas urbanas, o ITS4mobility, sistema que monitora a circulação da frota de ônibus em tempo real, indicando, por exemplo, a posição dos veículos no trajeto e o tempo de percurso. O ITS4mobility é utilizado com sucesso na Europa, no Brasil, no Canadá e na África do Sul. No Brasil, o sistema está em operação em Goiânia desde 2009. A FetransRio (9ª Feira Rio Transportes) aconteceu em paralelo ao 15º Etransport (Congresso sobre Transporte de Passageiros), um dos mais importantes eventos do setor de transportes do país.

VOLVO É A MAIS SUSTENTÁVEL PARA A MÍDIA

A Volvo foi considerada a empresa mais sustentável do setor de caminhões, ônibus e máquinas, pelo ranking “As empresas mais sustentáveis segundo a mídia”, da revista Imprensa. A pesquisa aponta as empresas presentes na mídia de maneira positiva em razão de práticas e ações sustentáveis. Na classificação geral das 100 mais, a Volvo ficou em 6º lugar.

As ações de sustentabilidade da Volvo fazem parte do

planejamento estratégico da empresa e são projetadas a longo prazo, com cenários traçados para até 30 anos. Abrangem três pilares: a sustentabilidade social, a ambiental e a dos negócios. Entre as ações desenvolvidas pela Volvo no Brasil destacam-se programas de redução de emissões, programas de educação ambiental e de geração de renda voltados para a comunidade e ações de mobilização da sociedade pela segurança no trânsito.



O lado humano do sucesso

Vice-presidente de RH e Assuntos Corporativos lança livro sobre sua história e da Volvo no Brasil. “A crença nas pessoas coloca uma empresa entre as melhores”

Dissociar a vida profissional da vida particular não é uma tarefa fácil. A trajetória profissional quase sempre se confunde com a história pessoal de um profissional bem-sucedido. No caso do vice-presidente de RH e Assuntos Corporativos da Volvo do Brasil, Carlos Morassutti, a trajetória pessoal e profissional ainda se entrelaça com a história da instalação e consolidação da empresa sueca no Brasil.

Carlos Morassutti conta essa história no livro “O Lado Humano do Sucesso” lançado pela Editora Alaúde. De acordo com Morassutti, para alcançar resultados excepcionais não basta uma empresa ter instalações modernas, processos adequados, estruturas organizacionais bem definidas e planejamentos estratégicos de vanguarda. “A forte crença nas pessoas é o que, de fato, pode colocar uma empresa entre as melhores do mundo”, destaca. Do lado pessoal, Morassutti lembra que o que torna uma pessoa completa e a faz um profissional bem-sucedido é investir também na realização pessoal, de acordo com o objetivo de cada um.

No livro, o autor aponta erros e acertos, tanto em sua trajetória pessoal quanto na profissional, e mostra que ter a atitude correta em cada uma delas transformou fracassos em sucessos. Descreve os caminhos da empresa, primeiro para se estabelecer como mais um importante fabricante de veículos comerciais e depois para se consolidar como

um dos mais importantes players do setor no Brasil. Recorda a chegada dos primeiros executivos suecos no país, no final da década de 1970, e enumera os fatores que garantem o sucesso da empresa. Ao longo dos anos, Morassutti implantou uma sólida gestão de recursos humanos que levou a Volvo a ser reconhecida como a “Melhor empresa para trabalhar no Brasil”, em 2008 e 2011, no prestigiado guia Você S/A, da editora Abril.

LEITURA ESSENCIAL. Morassutti também lembra que a herança sueca, recebida da matriz em Gotemburgo, foi fundamental para que a empresa tivesse em seu DNA uma cultura forte, pautada por valores sólidos e por um código de conduta diligente. “Só uma cultura com raízes profundas sustentará a organização até mesmo durante as tempestades e possibilitará que o seu crescimento ocorra de forma saudável e consistente”, diz.

“O Lado Humano do Sucesso” é leitura que certamente agradará empresários de todos os segmentos, executivos de grandes e pequenas empresas, estudantes e também pessoas que se interessam por assuntos relacionados à área de Recursos Humanos. Por meio dele, tem-se a chance de conhecer mais de perto a impressionante história de uma empresa que, além de atuar com muita competência no mundo dos negócios, é essencialmente humana.

Carlos Morassutti atua na área de Recursos Humanos há mais de 40 anos e está na Volvo desde a fundação da empresa, em 1977. É presidente da Vikingprev, fundo de pensão da Volvo, e vice-presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), atuando ainda em várias outras entidades. É graduado em Administração de Empresas, com pós-graduação em Recursos Humanos e vários outros cursos nessa área no Brasil e no exterior.

Presença marcante no Boat Show

Em setembro, a Volvo Penta registrou novamente presença marcante no São Paulo Boat Show, a maior feira náutica da América Latina



Estande da Volvo no São Paulo Boat Show: presença de destaque na maior feira do segmento náutico

Essa foi a 15ª edição do evento, realizado no Transamérica Expo Center, numa área de 40 mil metros quadrados, o equivalente a cinco campos de futebol. Foram mais de 150 expositores do Brasil e do exterior, que apresentaram mais de 200 barcos de 16 a 65 pés.

Para a Volvo Penta, o evento foi mais do que especial, pois a marca aproveitou para comemorar 35 anos de atuação no mercado brasileiro. “A empresa trouxe para o país o que há de mais avançado em tecnologia em sistemas de propulsão para embarcações e motores industriais”, afirma Elpidio Narde, gerente executivo da Volvo Penta Brasil.

Para marcar ainda mais o evento, a Volvo Penta realizou o lançamento do novo motor a gasolina V8-380, o mais avançado do mundo para embarcações de lazer (ver matéria completa nas páginas 38 e 39). “Durante o Boat Show vendemos motores de toda a linha e também tivemos vários pedidos do novo V8-380”, comenta Narde. Além do novo motor, a Volvo Penta expôs no Boat Show toda a linha de motores de centro-rabeta (D3, D4 e D6) e o motor de centro D13.

A Volvo Penta ainda esteve presente com seus motores nos estandes dos grandes estaleiros como Sedna, que lançou o Sedna 40 com IPS 600 (o primeiro projeto de IPS aplicado em um barco de pesca que utilizará IPS como padrão), Ecomariner, Intermarine e Schaefer Yachts.

A CONQUISTA DE UM SONHO

Se para uma empresa adquirir mais um veículo sempre é motivo de comemoração, que dirá para um motorista autônomo. Ainda mais se for um caminhão Volvo zero quilômetro.

O motorista autônomo José de Almeida, de Telêmaco Borba (PR), vive essa emoção. Este ano ele adquiriu um caminhão Volvo FH 460 zero quilômetro “completinho”, como gosta de dizer.

José é uma daquelas pessoas determinadas, que buscam incansavelmente seus objetivos na vida. De raízes simples, só aos 18 anos calçou o primeiro par de sapatos. Mas sempre foi um apaixonado por caminhões. “Depois de um longo período de economia, realizei o sonho de comprar um FH 460 prata, com uma carreta ‘vanderleia’, também zero quilômetro. E tudo pago sem financiamento”, orgulha-se. “Quero continuar dirigindo por muito tempo ainda, principalmente porque agora vou de Volvo”, comemora.



PASSOU DE 1 MILHÃO

Mais um ônibus Volvo ultrapassou a marca de 1 milhão de quilômetros rodados sem abrir o motor. Agora no Grupo Reunidas, que tem matriz em Caçador (SC). O modelo é o B9 R 340, ano 2008/2009, que opera na rota Florianópolis/Lages e roda em média 30 mil quilômetros por mês. “Esse desempenho se deve, principalmente, a fatores como a tecnologia Volvo, manutenção preventiva e a operação do veículo feita por motoristas treinados e capacitados”, enumera Lycurgo Coelho de Souza, gerente de manutenção. O grupo possui uma frota de 366 ônibus na Reunidas Coletivos e 15 ônibus na Reunidas Turismo.



Volvo, mais uma vez entre as melhores da Você S/A

Mais uma vez, a Volvo está no ranking das 150 Melhores Empresas para Você Trabalhar, da revista Você S/A, da Editora Abril

A Volvo conquistou a quarta maior nota no ranking geral e o prêmio de Melhor Empresa do Brasil em Desenvolvimento de Pessoas este ano. A nota final da empresa, no entanto, foi maior que a alcançada em 2011, quando foi eleita a melhor para trabalhar pela publicação. Este ano, a nota final, que indica o índice de felicidade no trabalho, foi 90,1 e, no ano passado, foi 89,4.

“É uma felicidade estarmos, mais uma vez, entre as melhores para trabalhar. Nosso time é talentoso e comprometido. Este é o nosso maior diferencial”, afirma Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina. “Este prêmio é uma clara demonstração de que a valorização das pessoas é o que faz a diferença”, complementa Carlos Morassutti, vice-presidente de RH e Assuntos Corporativos da Volvo.

Na cerimônia de premiação foram destacados os vários planos de desenvolvimento e capacitação oferecidos pela empresa aos seus funcionários, com média anual de 40 horas de treinamento/ano para cada trabalhador. O Programa de Desenvolvimento de Lideranças Volvo, as ações de treinamento técnico, os treinamentos de segurança, os diversos eventos relacionados à educação corporativa, as bolsas do Programa de Educação Volvo e Programa de Idiomas Volvo, e todos os demais esforços de capacitação e desenvolvimento levaram a Volvo à conquista do prêmio. Destaque também para o alto número de funcionários com mestrado e doutorado. O quadro de funcionários possui 64 mestres, 12 mestrandos, três doutores, cinco doutorandos e um PhD.

Nos últimos cinco anos, a Volvo investiu R\$ 2,5 milhões no desenvolvimento de seus funcionários. A empresa mantém um programa de educação que fornece bolsas de estudos para funcionários desde a complementação do ensino fundamental e médio até doutorado.

A empresa sempre está presente entre as 10 na publicação da Editora Abril. Ocupou primeiro lugar em 2008 e 2011, o segundo em 2010, o terceiro em 2009 e o quinto em 2007.



Roger Alm e Carlos Morassutti, respectivamente presidente e vice-presidente do Grupo Volvo América Latina, recebem o prêmio da Editora Abril

NOVO VOLVO VM POTÊNCIA E ECONOMIA NA MESMA ESTRADA

Velocidade e álcool: combinação fatal.



MAIS CONFORTO E SEGURANÇA:

Cabines com célula de sobrevivência de série. Maior segurança do motorista. Computador de bordo de última geração.



MAIS FORÇA QUANDO VOCÊ MAIS PRECISA:

Motor inteligente com extra torque de acionamento automático, disponível no VM 270 de 9 marchas.



NOVA OPÇÃO DE FREIO MOTOR:

60% mais potente, maior eficiência nas frenagens e menor consumo de combustível.

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvo.com.br



O 1º ÔNIBUS HÍBRIDO VOLVO DO BRASIL JÁ ESTÁ NAS RUAS.

G/PAC

Velocidade e álcool: combinação fatal.



90% MENOS POLUENTES, MAIS SUSTENTABILIDADE

O híbrido Volvo já está em Curitiba beneficiando cidadãos e o meio ambiente. Em breve ele pode estar também na sua cidade.

ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus



EQUIPAMENTOS CONSTROEM GRANDES OBRAS. PESSOAS CONSTROEM GRANDES MARCAS.

O objetivo da Volvo Construction Equipment é mover as pessoas para o progresso com qualidade, segurança e respeito ao meio ambiente. Por isso, seus equipamentos são projetados para oferecer produtividade ao seu negócio e oportunidades para você.

www.volvoce.com

GPAC



VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT

